

ADAC Stiftung

Zwischen Frust und Freiheit: Mobilität junger Menschen

Eine Grundlagenstudie zu Einstellungen und Verhalten in der Mobilität



ADAC

In Zusammenarbeit mit:

sinus:

UNIVERSITÄT
DUISBURG
ESSEN

Offen im Denken

imobis

Herausgeber

ADAC Stiftung | Hansastraße 19
80686 München | Vertreten durch deren
Vorständin: Christina Tillmann
Rechtsform: von der Regierung von Oberbay-
ern am 22. September 2016 anerkannte Stif-
tung bürgerlichen Rechts. Die ADAC Stiftung
verfolgt ausschließlich und unmittelbar mild-
tätige und gemeinnützige Zwecke im Sinne
der Abgabenordnung (AO).

Autorinnen und Autoren

Dr. Susanne Langenohl, ADAC Stiftung
Dr. Rusanna Gaber, SINUS-Institut
Dr. Silke Borgstedt, SINUS-Institut
Prof. Dr.-Ing. Dirk Wittowsky, Institut für
Mobilitäts- und Stadtplanung der Universität
Duisburg-Essen
Fabia Scharf, Institut für Mobilitäts- und
Stadtplanung der Universität Duisburg-Essen
Dr. Sören Groth, studio next mobility

Projektverantwortung

Dr. Annika Nohe, ADAC Stiftung
E-Mail: annika.nohe@stiftung.adac.de
Telefon: +49 89 76 76 57 96

Christine Evertz, ADAC Stiftung
E-Mail: christine.evertz@stiftung.adac.de
Telefon: +49 89 76 76 57 26

Korrektorat

Textpur

Layout und Datenvisualisierung

Schiwa Saadat

Bibliografische Daten

Erscheinungstag: 20. November 2025
DOI: <https://doi.org/10.69154/20251102>

Zitationshinweis

Langenohl, S., Gaber, R., Borgstedt, S.,
Wittowsky, D., Scharf, F. & Groth, S. (2025).
Zwischen Frust und Freiheit: Mobilität jun-
ger Menschen. Eine Grundlagenstudie der
ADAC Stiftung zu Einstellungen und Verhal-
ten in der Mobilität. München: ADAC Stiftung.
DOI: [10.69154/20251102](https://doi.org/10.69154/20251102)



Mobilität von morgen beginnt heute.

Mit der Grundlagenstudie „Zwischen Frust und Freiheit: Mobilität junger Menschen“ analysieren wir, wie gut Deutschland auf die Mobilitätsbedarfe junger Menschen vorbereitet ist. Wir erfassen Einstellungen, Verhalten und Zukunftserwartungen der 16- bis 27-Jährigen – und leiten daraus konkrete Impulse für Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft ab.

Inhalt

Vorwort	7
Zusammenfassung	8
1 Junge Mobilität als Frühindikator gesellschaftlicher Entwicklung	13
2 Einblick in das methodische Fundament der Studie	19
2.1 Forschungsfragen – was wir wissen wollten	20
2.2 Zielgruppe – wen wir betrachtet haben	22
2.3 Methodenmix und partizipative Perspektiven – wie wir vorgegangen sind	24
2.4 Datenauswertung – was wir daraus gemacht haben	26
3 Was junge Menschen heute bewegt	29
3.1 Aufwachsen im Umbruch	30
3.2 Vielfalt als Kennzeichen der jungen Generation	32
3.3 Relevante Themen im Alltag	39
3.4 Zwischen Selbstverwirklichung und Überforderung	44
4 Mobilitätserleben junger Menschen	47
4.1 Junge Mobilitätsrealitäten – Lebensgefühl und Frust	48
4.2 Junge Mobilitätsentscheidungen – pragmatisch, bedürfnisorientiert, multimodal	52
4.3 Mobilität als Teilhabe – zwischen Freiheit und Begrenzung	61
4.4 Umweltbewusstsein – ohne moralischen Zeigefinger	67

5	Junge Perspektiven auf die Mobilität von morgen	79
5.1	Zwischen Innovationswunsch und Umsetzungsskepsis	80
5.2	Wahlfreiheit, bodenständige Technologie und gerechte Mobilität	89
6	Impulse für den Wandel	103
6.1	Kernergebnisse im Überblick – was wir gelernt haben	104
6.2	Limitationen und offene Fragen – was wir (noch) nicht wissen	109
6.3	Politische Gestaltungsperspektiven – was jetzt zu tun ist	112
7	Anhang & Verzeichnis	115
	Kurzbeschreibung der Sinus-Milieus® in Deutschland 2025	116
	Literaturverzeichnis	122



Wer Mobilität für morgen gestalten will, muss die Lebensrealitäten junger Menschen heute verstehen. Es reicht nicht, über ihre Bedürfnisse zu sprechen – wir müssen sie aktiv einbeziehen, ihre Perspektiven ernst nehmen und gemeinsam Lösungen entwickeln, die im Alltag funktionieren.

Christina Tillmann | Vorständin | ADAC Stiftung

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

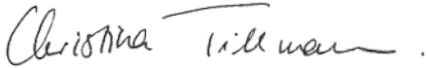
Mobilität ist ein zentrales Thema unserer Gegenwart und ein entscheidender Faktor für die Zukunft junger Menschen. Sie beeinflusst, wie wir leben, lernen, arbeiten und teilhaben. Doch gerade für die junge Generation ist Mobilität oft mit Widersprüchen verbunden: Sie steht für Freiheit und Selbstbestimmung, wird aber zugleich als unzuverlässig, ungerecht oder schlicht unpraktisch erlebt.

Als ADAC Stiftung ist es uns ein Anliegen, jungen Menschen zuzuhören und ihren Stimmen Raum zu geben. Denn ihre Perspektiven sind bislang in der verkehrspolitischen Diskussion unterrepräsentiert, obwohl sie die Mobilität von morgen maßgeblich mitgestalten. Mit dieser Studie möchten wir dazu beitragen, ihre Erfahrungen, Erwartungen und Ideen sichtbar zu machen – differenziert, lebensnah und ohne Klischees.

Die Ergebnisse zeigen: Junge Menschen sind offen für Veränderung, aber sie erwarten Lösungen, die funktionieren. Sie wünschen sich eine Mobilität, die nicht nur nachhaltig ist, sondern auch zuverlässig und gerecht. Nachhaltigkeit wird von ihnen nicht abgelehnt – im Gegenteil. Sie wird unterstützt, wenn sie alltagstauglich ist und nicht auf Kosten von Teilhabe geht. Es geht nicht um Verzicht, sondern um faire Alternativen.

Was wir aus dieser Studie lernen können, ist klar: Wer Mobilitätspolitik für die Zukunft gestalten will, muss die Lebensrealitäten junger Menschen ernst nehmen. Es reicht nicht, Visionen zu entwerfen – entscheidend ist, ob Mobilität im Alltag funktioniert.

Ich danke Dr. Silke Borgstedt und Dr. Rusanna Gaber vom SINUS-Institut sowie Prof. Dr.-Ing. Dirk Wittowsky vom Institut für Mobilitäts- und Stadtplanung der Universität Duisburg-Essen für die fundierte Analyse, dem Projektteam der ADAC Stiftung für die engagierte Umsetzung und allen jungen Menschen, die ihre Sichtweisen eingebracht haben. Diese Studie ist ein Impuls für eine Mobilitätspolitik, die nicht nur über junge Menschen spricht, sondern mit ihnen.

Ihre 
Christina Tillmann | Vorständin | ADAC Stiftung



Zusammenfassung

Die Ausgangslage: Mobilität als Spiegel gesellschaftlichen Wandels

Die heutige Mobilität junger Menschen ist mehr als ein Fortbewegungsmittel – sie ist Ausdruck gesellschaftlicher Teilhabe, Lebensqualität und individueller Selbstbestimmung. Dennoch bleiben junge Stimmen in der verkehrspolitischen Debatte bisher weitgehend ungehört. Die vorliegende Studie adressiert diese bislang wenig berücksichtigte Perspektive, indem sie das Mobilitätsverhalten, die Einstellungen und Zukunftsvorstellungen von 16- bis 27-Jährigen (Generation Z) umfassend analysiert – differenziert nach Lebensstilen (Sinus-Milieus) und im Vergleich mit älteren Generationen.



Zentrale Befunde auf einen Blick

Mobilität als Alltagsinstrument, nicht als ideologisches Projekt

Die Generation Z (Gen Z) nutzt Mobilität vor allem zur Bewältigung ihres Alltags. Der ÖPNV ist dabei das meistgenutzte Verkehrsmittel, deutlich häufiger als bei älteren Generationen. Gleichzeitig ist er Quelle alltäglicher Frustration: Verspätungen, Ausfälle, Unsicherheit (insbesondere bei Frauen) und Überfüllung prägen die Erfahrungen. Mobilität wird primär funktional als Mittel zur Selbstbestimmung und Teilhabe verstanden, weniger wertbezogen.

Auto bleibt relevant, aus struktureller Notwendigkeit und nicht aus Überzeugung

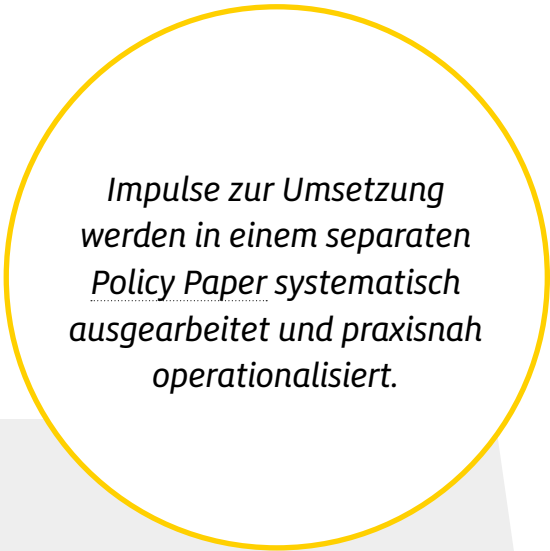
Insbesondere im ländlichen Raum gilt das Auto weiterhin als alternativlos. Der Führerschein bleibt für die Mehrheit relevant, auch für junge Menschen im urbanen Raum und für jene, die Sharing-Angebote nutzen. Die Nutzung des Autos erfolgt vielfach aus Mangel an Alternativen, nicht aus ideologischer Überzeugung. Zugleich ist die emotionale Bedeutung des Autos hoch.

Funktionalität dominiert die Verkehrsmittelwahl

Tempo, Verlässlichkeit, Flexibilität, Kosten und Sicherheit sind die zentralen Kriterien bei der Verkehrsmittelwahl. Umweltaspekte und Prestige spielen eine untergeordnete Rolle.

Nachhaltigkeit ist präsent, jedoch nicht handlungsleitend

Die Gen Z erkennt den Zusammenhang zwischen Mobilitätsverhalten und Klimaschutz. Dennoch sieht sich nur eine Minderheit persönlich verantwortlich. Ein Drittel empfindet den öffentlichen Diskurs als übertrieben. Nachhaltigkeit wird akzeptiert, wenn sie alltagstauglich und fair ist.



*Impulse zur Umsetzung
werden in einem separaten
Policy Paper systematisch
ausgearbeitet und praxisnah
operationalisiert.*

Wunsch nach multimodaler Zukunft, zugleich Skepsis gegenüber Umsetzung

Die Gen Z wünscht sich eine gut ausgebaute, zuverlässige und multimodale Mobilitätsinfrastruktur, die stark auf den öffentlichen Nahverkehr und Sharing-Angebote setzt. Autonome und hoch technisierte Mobilitätsformen werden mit Interesse und zugleich auch mit Skepsis betrachtet. Zweifel an der Veränderungsfähigkeit Deutschlands sind weit verbreitet. Gefragt sind konkrete, spürbare Verbesserungen statt visionärer Versprechen.

Mobilitätsgerechtigkeit als Voraussetzung für Teilhabe

Die hohe Nutzung des ÖPNV erfolgt oft aus Mangel an Alternativen, nicht aus Überzeugung. Im ländlichen Raum erleben junge Menschen daher Mobilität häufig als strukturelle Einschränkung. Gerechte und verlässliche Angebote sind für sie zentrale Voraussetzungen für gleichwertige Lebensverhältnisse.

Offenheit für technologische Innovationen trifft auf Umsetzungsskepsis

Die Gen Z ist grundsätzlich offen für technologische Innovationen, bewertet diese jedoch kritisch hinsichtlich ihrer Alltagstauglichkeit. Visionäre Konzepte wie Flugtaxis oder vollautonomer ÖPNV werden mehrheitlich als unrealistisch eingeschätzt.

Politische Kommunikation muss konkret und erfahrbar sein

Abstrakte Zukunftsversprechen überzeugen junge Menschen kaum. Sie erwarten pragmatische Lösungen, die im Hier und Jetzt funktionieren. Politische Kommunikation muss anschlussfähig an ihre Lebensrealität, ihre Erfahrungen und ihre Bedürfnisse sein.



Einordnung und Schlussfolgerung

Pragmatischer Fokus als Reaktion auf Gegenwartserfahrungen

Die Gen Z wächst in einer Zeit auf, die von Klimakrise, Pandemie, globalen Konflikten und dem rasanten Aufstieg künstlicher Intelligenz geprägt ist. Die Konzentration auf das Konkrete spiegelt das Bedürfnis nach Orientierung in einer komplexen Gegenwart. Dieser Pragmatismus ist nicht allein Ausdruck einer jugendlichen Lebensphase, sondern Ergebnis struktureller Prägungen. Die Gen Z agiert unter Bedingungen, die von instabilen Erwerbsbiografien, digitaler Verdichtung und einem fragmentierten Mobilitätssystem geprägt sind. Selbst in progressiven Milieus dominiert ein funktionales Mobilitätsverständnis. Auch dort, wo Nachhaltigkeit befürwortet wird, bleibt das Verhalten zweckrational.

Gestaltungsanspruch liegt bei der Politik

Die selektiv-pragmatische Offenheit der Gen Z ist keine Haltung der Ablehnung, sondern eine realistische Reaktion auf Systemträgheit. Die Verantwortung für Veränderung verorten junge Menschen nicht bei sich selbst, sondern bei politischen Akteurinnen und Akteuren. Gefordert sind faire, verlässliche und alltagstaugliche Rahmenbedingungen, die Wandel ermöglichen und strukturelle Barrieren abbauen. Die junge Generation erwartet keine Appelle, sondern konkrete Voraussetzungen, die nachhaltiges Verhalten ermöglichen.

Zeitdiagnostische Relevanz statt vorübergehender Haltung

Die beobachteten Muster könnten sich zu dauerhaften Trends verdichten. Sie markieren strukturelle Herausforderungen, die politische Gestaltung gezielt adressieren sollte, nicht nur im Mobilitätsbereich, sondern als Teil einer umfassenden gesellschaftlichen Transformation.

Offen für Wandel, aber Politik in der Verantwortung

Die Ergebnisse zeigen: Die junge Generation ist offen für Wandel, denkt Mobilität jedoch nicht als Vision, sondern als konkrete Voraussetzung für einen gelingenden Alltag. Wer Wandel ermöglichen will, muss dort ansetzen, wo Mobilität erfahrbar wird, in den Routinen, Bedürfnissen und Realitäten der Gegenwart. Denn die Mobilitätswende entscheidet sich nicht in Leitbildern, sondern im Alltag, dort, wo Maßnahmen wirken und Vertrauen entstehen kann.

Weiterführende Analysen und empirische Detailauswertungen finden sich in einer separaten Vertiefungsstudie.





1

Junge Mobilität als Frühindikator gesellschaftlicher Entwicklung





Mobilität als Schlüsselthema gesellschaftlicher Transformation

Mobilität ist längst mehr als die funktionale Fortbewegung von A nach B. Sie hat sich zu einem Schlüsselthema gesellschaftlicher Transformation entwickelt, einem Bereich, in dem sich zentrale Fragen von Teilhabe, Nachhaltigkeit, Lebensqualität und Zukunftsfähigkeit bündeln. In Zeiten multipler Krisen, technologischer Umbrüche und wachsender sozialer Ungleichheiten wird Mobilität zum Gradmesser für gesellschaftlichen Wandel. So können etwa Veränderungen im Mobilitätsverhalten wie der Wunsch nach nachhaltigen Verkehrsmitteln oder die Abkehr vom eigenen Auto Symptome tiefgreifender gesellschaftlicher Prozesse sein, etwa eines Wertewandels hin zu mehr Umweltbewusstsein oder einer neuen Definition von Freiheit und Lebensqualität.

Mobilität kann daher als Messinstrument dienen, um zu verstehen, wie sich Gesellschaften in Zeiten von Digitalisierung, Klimakrise und sozialer Fragmentierung neu organisieren. Sie ist nicht nur infrastrukturell oder technologisch zu verstehen, sondern als komplexes gesellschaftliches Phänomen, das tief in soziale, wirtschaftliche und politische Dynamiken eingebettet ist.

Zeitdiagnostische Schlüsselbegriffe wie Digitalisierung, Automatisierung, künstliche Intelligenz, Energieeffizienz und Kreislaufwirtschaft prägen nicht nur die öffentliche Debatte, sondern auch die konkreten Mobilitätsangebote und -entscheidungen. Neue Verkehrsmittel wie E-Scooter und E-Bikes, alternative Logistiksysteme oder urbane Raumkonzepte wie Shared Lanes oder autofreie Innenstädte stehen exemplarisch für diese Entwicklung. Sie markie-

ren eine mögliche Mobilitätszukunft, die sich grundlegend von gewohnten Mustern der Vergangenheit unterscheiden könnte.

Dabei ist Mobilität nicht nur Reaktion auf technologische oder infrastrukturelle Rahmenbedingungen, sondern zugleich Ausdruck eines tiefgreifenden Wertewandels. Sie zeigt, wie Menschen sich fortbewegen möchten, welche Erwartungen sie an Mobilität knüpfen und welche sozialen, ökologischen und persönlichen Bedürfnisse damit verbunden sind. So verweist etwa vor allem in urbanen Räumen der Trend zur Shared Mobility – also zur gemeinschaftlichen Nutzung von Fahrzeugen wie Carsharing, Bikesharing oder Ridepooling – auf ein wachsendes Bedürfnis nach Flexibilität, Ressourcenschonung und sozialer Teilhabe.

Diese tiefgreifenden Veränderungen im Mobilitätsverständnis betreffen die gesamte Gesellschaft. Doch sie wirken sich besonders deutlich auf jene aus, die inmitten dieses Wandels aufwachsen. Die junge Generation steht im Zentrum einer Gegenwart, die von Komplexität, Beschleunigung und struktureller Unsicherheit geprägt ist. Zwar eröffnet sich ihr in Bildung, Beruf, Lebensstil und Mobilität formal eine größere Wahlfreiheit denn je, doch diese Optionen sind ambivalent: Sie bieten Chancen, erzeugen aber auch Druck, unter instabilen Bedingungen richtungsweisende Entscheidungen treffen zu müssen. Die Gleichzeitigkeit multipler Krisen trifft auf eine Lebensphase, die ohnehin von Identitätsfindung und Zukunftsplanung geprägt ist. Die Folge ist ein tiefgreifender Wandel im Denken und Handeln junger Menschen.



Junge Perspektiven im Schatten der Mobilitätsdebatte

Obwohl junge Menschen besonders stark von zukünftigen Mobilitätsentwicklungen betroffen sein werden, bleiben ihre Perspektiven in Forschung und Politik bislang unterrepräsentiert. Ihr Verhalten, ihre Erwartungen und ihr alltägliches Mobilitätserleben werden zwar punktuell erhoben, selten jedoch vertiefend analysiert, insbesondere im lebensweltlichen und intergenerationalen Vergleich.¹ Dabei ist gerade ihr Blick auf Mobilität zentral, um tragfähige, bedarfsgerechte und generationenengerechte Lösungen zu entwickeln.

Es lohnt sich zudem, den Blick gezielt auf junge Menschen zu richten, da sie in mehrfacher Hinsicht eine Schlüsselrolle für die gesellschaftliche Entwicklung spielen:

- Frühindikatoren gesellschaftlichen Wandels: In der jungen Generation zeigen sich sogenannte „weak signals“. Dies sind erste Hinweise auf sich verändernde Wertemuster, Prioritäten und Lebensstrategien. Diese Signale sind essenziell, um zukünftige Entwicklungen frühzeitig zu erkennen und zu gestalten.
- Offenheit und Gestaltungsspielräume: Junge Menschen befinden sich in einer Lebensphase, die von Flexibilität und Experimentierfreude geprägt ist. Ihre Mobilitätsentscheidungen sind weniger festgelegt und spiegeln aktuelle Trends oft deutlicher wider als diejenigen älterer Generationen.

- Zukunftsrelevanz: Als zukünftige Wählerinnen und Wähler, Fachkräfte, Konsumierende oder Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger prägen junge Menschen mit ihren heutigen Einstellungen die Anforderungen von morgen – an Politik, Wirtschaft, Infrastruktur und Gesellschaft.

Vor diesem Hintergrund richtet die vorliegende Studie ihren Fokus gezielt auf junge Menschen im Alter von 16 bis 27 Jahren. Sie untersucht mobilitätsbezogene Einstellungen, Verhaltensweisen und Zukunftsvorstellungen dieser Altersgruppe. Im Zentrum steht nicht die Dokumentation von Wegen oder Verkehrsmitteln, sondern das Verständnis zugrunde liegender Prinzipien und Bedürfnisse, die das Mobilitätshandeln junger Menschen prägen, und die Frage, was ihre Perspektiven über mögliche zukünftige Entwicklungen von Mobilität und Gesellschaft verraten.

Grundlage ist ein multimethodisches, partizipatives Studiendesign, das eine standardisierte Befragung mit qualitativen Explorationen zu Wertorientierungen und Zukunftsbildern verknüpft. Junge Menschen wurden aktiv in die Konzeption und Umsetzung der Studie eingebunden. Ziel ist es, ihre Perspektiven differenziert und kontextbezogen sichtbar zu machen und daraus Impulse für eine Mobilitätspolitik abzuleiten, die nicht nur symbolisch agiert, sondern strukturell ermöglicht.

¹ Zur Vorbereitung der Studie wurde 2024 ein Rechercheprojekt durchgeführt (in Kooperation mit dem Beratungsunternehmen Wider Sense GmbH), das die nationale und internationale Studienlage zu Mobilität und jungen Menschen systematisch aufbereitete. Es zeigte sich eine deutliche Forschungslücke, die auch in fünf Experteninterviews mit Vertreterinnen und Vertretern aus Wissenschaft und Praxis bestätigt wurde: Bestehende Studien sind entweder veraltet, behandeln junge Menschen bzw. das Thema Mobilität nur am Rande oder vernachlässigen milieuspezifische Unterschiede sowie Spannungsfelder zwischen Einstellungen und Verhalten (z. B. Schönduwe & Lanzendorf, 2014; Nobis & Kuhnimhof, 2018; Calmbach et al., 2016; Antes et al., 2022).

Aufbau der Studie

1

2

3

4

Im **zweiten Kapitel** wird die Methodologie dieser Studie vorgestellt: Welches sind die zentralen Forschungsfragen, die für die Erhebung leitend waren? Welche gesellschaftlichen Gruppen wurden dabei betrachtet? Und wie kommen die Daten und Befunde zustande, d. h., welche Erhebungsmethoden wurden verwendet und wie wurden die empirischen Daten ausgewertet? Angesichts der umfangreichen Datenerhebung bildet die vorliegende Studie einen fokussierten Ausschnitt zentraler Befunde ab.

Im **dritten Kapitel** wird die Gen Z als zentrale Zielgruppe dieser Studie und deren lebensweltlicher Kontext vorgestellt: Unter welchen Kontextbedingungen lebt und bewegt sich diese Generation? Welche lebensweltlichen oder sonstigen Faktoren jenseits konkreter Mobilitätsangebote prägen Einstellungen und Verhalten junger Menschen im Mobilitätskontext? Wie lässt sich die Gen Z soziostrukturell und soziokulturell beschreiben und worin unterscheidet sie sich vom Rest der Gesellschaft? Welche Themen treiben die Gen Z um und welche Relevanz hat das Thema Mobilität, verglichen mit anderen?

Im **vierten Kapitel** geht es um Einstellungen und Verhalten im Mobilitätskontext: Wie versteht die Gen Z Mobilität und welche Bedeutung hat diese für sie? Wie ist sie im Alltag unterwegs und wie wird Mobilität aktuell erlebt? Welche Motive und Erwartungen spielen bei der Verkehrsmittelwahl eine Rolle? Wie stehen junge Menschen zu Klima- und Umweltaspekten im Mobilitätskontext und wie beeinflussen diese ihre Entscheidungen?

5 ➤ 6

Im **fünften Kapitel** richtet sich der Blick auf die Zukunft: Welche Zukunftsszenarien und Maßnahmen hält die Gen Z für wünschenswert und wie realistisch erscheint ihr deren Umsetzung?

Das **sechste Kapitel** bündelt zentrale Erkenntnisse zur Gen Z: Es zeigt, was sie eint, was sie sich für die Mobilität der Zukunft wünscht und welche Impulse sich daraus für zukünftige Entwicklungen ableiten lassen.

Ergänzende und vertiefende wissenschaftliche Analysen sind in einer separaten Vertiefungsstudie zu finden.



2

Einblick in das methodische Fundament der Studie

Im Rahmen eines multimethodischen, partizipativen Studiendesigns mit einer breit angelegten standardisierten Befragung als Herzstück wurden Einstellungen und Verhaltensorientierungen junger Menschen (16 bis 27 Jahre) im Vergleich zur deutschsprachigen Online-Bevölkerung ab 16 Jahren untersucht. Der quantitative Umfrageteil der Studie wurde um qualitative Explorationen von Wahrnehmungen, Verhaltensmotiven, Wertorientierungen und Zukunftsvorstellungen ergänzt. Im Sinne einer partizipativen Forschung, die nicht über, sondern gemeinsam mit Menschen forscht, wurden junge Menschen während des gesamten Forschungsprozesses aktiv einbezogen (Bergold & Thomas, 2010).

2.1 Forschungsfragen – was wir wissen wollten

Die vorliegende Studie richtet ihren Fokus auf junge Menschen und ihre mobilitätsbezogenen Einstellungen, ihr Mobilitätsverhalten und ihre Zukunftsvorstellungen für diesen Lebensbereich. Im Zentrum stehen dabei die 16- bis 27-Jährigen, d. h. junge Menschen in der Lebensphase zwischen Jugend und Erwachsensein.

Die Studie geht der Frage nach, wie junge Menschen Mobilität aus ihrer jeweiligen Lebenswelt heraus wahrnehmen und bewerten. Im Fokus stehen ihre milieu- und kontextbezogenen Mobilitätsbedarfe sowie etwaige Spannungsfelder zwischen Einstellungen und tatsächlichem Verhalten. Dabei werden auch strukturelle Einflussfaktoren wie etwa Stadt-Land-Kontexte, Alter, Geschlecht und infrastrukturelle Voraussetzungen berücksichtigt. Diese Perspektiven wurden entlang von folgenden zentralen Themenbereichen konkretisiert und operationalisiert:



Mobilität im Alltag

- **Teilhabevoraussetzungen für Mobilität:** Welche Mobilitätsangebote sind zugänglich bzw. verfügbar? Welche Faktoren bestimmen, wie groß ihre Auswahl an Verkehrsmitteln tatsächlich ist?
- **Kriterien der Verkehrsmittelwahl:** Was beeinflusst die Entscheidung für ein bestimmtes Verkehrsmittel? Welche Kriterien und Überlegungen spielen dabei eine Rolle?
- **Mobilitätsverhalten:** Wie sind junge Menschen im Alltag und in ihrer Freizeit unterwegs? Welche Verkehrsmittel nutzen sie und wie weit reichen ihre alltäglichen Bewegungsräume?
- **Mobilitätserleben:** Wie nehmen junge Menschen Mobilität in ihrem Alltag wahr? Welche Faktoren fördern oder behindern ein positives Mobilitätserleben?



Einstellungen im Mobilitätskontext

- **Einstellungen zu Klima- und Umweltaspekten:** Welchen Stellenwert haben Klima- und Umweltaspekte für junge Menschen im Mobilitätskontext – und wie beeinflussen diese die Bewertung und Wahl von Verkehrsmitteln? Wie nehmen junge Menschen den Zusammenhang zwischen dem eigenen Mobilitätsverhalten und gesellschaftlichen Klima- bzw. Umweltfolgen wahr?
- **Haltung zu technischen Innovationen und Digitalisierung:** Wie offen sind junge Menschen für neue Technologien und digitale Angebote im Verkehrsbereich? In welchem Maße werden diese von ihnen genutzt?
- **Einstellungen zu Multimodalität:** Welche Bedeutung hat ein vielfältiger Verkehrsmittelmix für junge Menschen? Wie wichtig ist ihnen das Auto im Vergleich zu anderen Mobilitätsangeboten?



Zukunftsvisionen

- **Wünsche und Erwartungen an zukünftige Mobilitätskonzepte:** Was wünschen sich junge Menschen für die Mobilität in der Zukunft? Und wie schätzen sie die Umsetzbarkeit von Zukunftskonzepten im Mobilitätsbereich ein?
- **Einstellungen zu zukunftsorientierten Maßnahmen:** Wie positionieren sich junge Menschen gegenüber innovativen Mobilitätsangeboten sowie gegenüber strategischen Maßnahmen zur Förderung von Innovation und Nachhaltigkeit im Mobilitätssektor?
- **Bewertung ausgewählter Mobilitätsszenarien:** Welche Mobilitätsszenarien sind aus Sicht junger Menschen wünschenswert? Und welche halten sie in den kommenden zehn Jahren in Deutschland für wahrscheinlich?

*Weitere wissenschaftliche
Analysen in der separaten
Vertiefungsstudie „Zwischen Frust
und Freiheit: Mobilität junger
Menschen“*

2.2 Zielgruppe – wen wir betrachtet haben

Im Fokus dieser Studie steht die Altersgruppe der 16- bis 27-Jährigen, die weitgehend jener Generation entspricht, die im öffentlichen Diskurs unter dem Begriff „Gen Z“ firmiert. Wenn es um die Gen Z geht, wird oftmals auf die Besonderheiten dieser Generation verwiesen, durch die sich diese Altersgruppe von den älteren Generationen unterscheidet. Die Gen Z gilt bei vielen als die Generation der Digital Natives, die besonders technikaffin ist (Hurrelmann & Albrecht, 2021). Ihr wird eine besonders ausgeprägte Nachhaltigkeitsorientierung und ein anderer Leistungs- bzw. Arbeitsethos zugeschrieben (Deloitte, 2024). Die sogenannte Gen Z gilt als politisch interessiert und zugleich klassischen politischen Institutionen gegenüber skeptisch bis politisch desillusioniert (Albert et al., 2024). Somit drängt sich die Frage auf, ob sich die als Gen Z etikettierte Kohorte auch im Bereich Mobilität anders gibt als ihre Vorgängergenerationen.

Gen Z: Alterskohorte oder
Generation?

So griffig das Label „Gen Z“ erscheint, um zukunftsweisende Veränderungen in den Einstellungen einer Bevölkerungsgruppe zu beschreiben, so schwierig ist dieses Label mit Blick auf seine empirische Substanz (Albert et al., 2019).

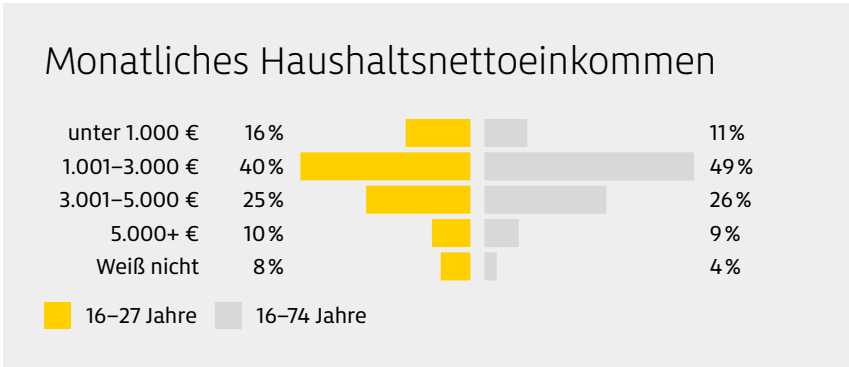
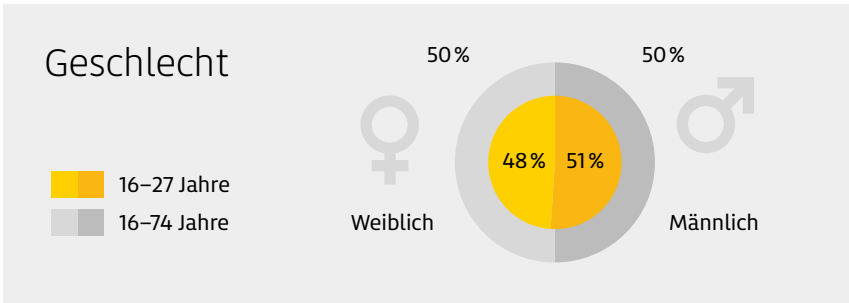
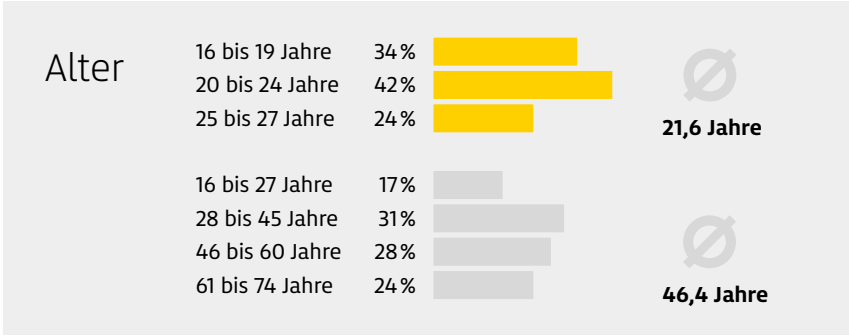
Zum einen suggeriert der Generationenbegriff¹, dass die heute beobachtbaren Einstellungen und Verhaltensweisen der Angehörigen dieser Altersgruppe auf Dauer erhalten bleiben (Generationeneffekte) und nicht mit zunehmendem Alter oder dem Eintritt in neue Lebensphasen durch andere Einstellungen ersetzt werden (Alterseffekte) (Holderberg & Corsten, 2019). Daher stellt sich mit Blick auf zukünftige gesellschaftliche Entwicklungen auch die Frage, welche der heute sichtbaren Einstellungs- und Verhaltensmuster in dieser Generation konstant bleiben und in Zukunft möglicherweise Abstrahleffekte über die Gen Z hinaus haben und somit gesamtgesellschaftlich an Bedeutung gewinnen. Ein Blick in die Zukunft ist daher auch mit dieser Studie nicht möglich. Jedoch liefert die Studie Anhaltspunkte, welche Einstellungen wahrscheinlich auch mit Blick auf die Zukunft der Mobilität eine Rolle spielen werden und vor allem, welche Art von Mobilität sich junge Menschen heute für die Zukunft in Deutschland wünschen. Hinweise hierfür finden sich in den qualitativen Befunden, die einen Einblick in Wahrnehmungsmuster, Wertvorstellungen, Motivlagen und Entscheidungslogiken dieser Altersgruppe geben, sowie in den explizit geäußerten Wünschen und Erwartungen dieser Zielgruppe an zukünftige Mobilität.

Die Gen Z ist eine Altersgruppe, die auch im Hinblick auf ihre soziokulturelle Heterogenität betrachtet werden muss.

1 Das Konzept der Generationsforschung beschreibt Gruppen von Menschen, die in einem bestimmten Zeitraum geboren wurden und dadurch ähnliche Erfahrungen, Einstellungen und Verhaltensweisen teilen. Damit haben sie gemeinsame Eigenschaften und ein gemeinsames Generationenbewusstsein. Die genaue zeitliche Abgrenzung einer Generation variiert je nach Forschungsansatz. (Beule & Zauner, 2022)

Zum anderen suggeriert das Generationenlabel, dass die Angehörigen einer Generation eine in sich überwiegend homogene Gruppe bilden, die mehr miteinander gemein hat als mit anderen Gruppen der Gesellschaft. Ob diese Annahme zutrifft, lässt sich nur empirisch klären.² Um der potenziellen Vielfalt innerhalb der Gen Z Rechnung zu tragen, wurden in der vorliegenden Studie daher mögliche Unterschiede auch innerhalb der Altersgruppe der 16- bis 27-Jährigen berücksichtigt. Neben soziostrukturellen Faktoren wie Geschlecht, Bildung, Einkommen und Wohnort wurde hierzu auch das Modell der Sinus-Milieus herangezogen, das zwischen unterschiedlichen Lebenswelten unterscheidet. Die Sinus-Milieus gehen über rein soziostrukturelle Unterschiede hinaus, indem sie neben der sozialen Lage die Unterschiedlichkeit von Grundorientierungen, Werten³ und Lebensstilen aufzeigen. Sie liefern Erklärungen für Einstellungen und Verhalten, was soziostrukturelle Faktoren allein nicht vermögen (Barth et al., 2024). Eine Beschreibung des Sinus-Milieu Modells findet sich im Anhang.

Ogleich der Studienschwerpunkt auf der Altersgruppe der 16- bis 27-Jährigen liegt, wurde zur besseren Einordnung und für intergenerationale Vergleiche das Altersspektrum für die quantitative Umfrage auf Personen zwischen 16 und 74 Jahren ausgeweitet.



Demographische Struktur der Stichprobe | Basis: 2.006 Befragte 16–27 Jahre | 2.000 Befragte 16–74 Jahre | F1–5. Alter, Geschlecht | F12. Haushaltsnettoeinkommen

2 Im Anschluss an Karl Mannheim lässt sich der Begriff „Generation“ differenzieren: Er unterscheidet zwischen dem Generationszusammenhang und den darin eingebetteten Generationseinheiten. Letztere bezeichnen Gruppen innerhalb einer Generation, die durch ähnliche Werthaltungen, Deutungsmuster und soziale Erfahrungen geprägt sind, vergleichbar mit dem Konzept der Milieus. Die pauschale Bezeichnung etwa als Gen Z greift daher zu kurz, da sie meist nur eine dominante Generationseinheit beschreibt und diese als repräsentativ für den gesamten Generationszusammenhang setzt. In einer funktional und sozial stark ausdifferenzierten Gesellschaft erscheint es jedoch empirisch kaum plausibel, dass eine Generation nur aus einer einzigen Einheit besteht. (Mannheim zit. n. Albert, 2025, S. 10f.) Obwohl die Studie mit dem Begriff Gen Z arbeitet, versteht sie diesen nicht als homogene Kategorie, sondern als analytischen Rahmen, innerhalb dessen die vielfältigen Generationseinheiten und Lebenswelten junger Menschen differenziert betrachtet werden.

3 Werte beziehen sich im Folgenden auf die Sinus-Milieus. Sie umfassen eine breite Palette an Lebensanschauungen und Prinzipien, die sich in zwei Dimensionen aufteilen: die soziale Lage (von niedrig bis hoch) und die Grundorientierung (von traditionell bis postmodern). (Sinus-Milieus – Der Goldstandard der Zielgruppensegmentation)

2.3 Methodenmix und partizipative Perspektiven – wie wir vorgegangen sind

Dreistufiges partizipatives Erhebungsdesign mit qualitativen Online-Explorationen und standardisierter Online-Befragung

Die Studie basiert auf einem Methodenmix mit qualitativen und quantitativen Erhebungsverfahren: einer qualitativen Online-Community mit 29 Befragten zwischen 16 und 27 Jahren (Erhebungszeitraum: 08.–23.11.2024), einer repräsentativen Befragung der deutschsprachigen Online-Bevölkerung zwischen 16 und 74 Jahren mit 3.615 Befragten (Erhebungszeitraum: 11.02.–04.03.2025) sowie drei Online-Fokusgruppen mit insgesamt 19 Teilnehmenden zwischen 16 und 27 Jahren (Erhebungszeitraum: 05.–08.05.2025).

Um der jungen Generation eine Stimme zu geben, sie möglichst viel selbst zu Wort kommen zu lassen und unsere Annahmen und Interpretationen als Forschende einer älteren Generation prüfen und hinterfragen zu lassen, wurde die Studie partizipativ angelegt. Ausgangspunkt der Studie war eine 14-tägige moderier-

te Online-Community, in der sich die Befragten in vielfältiger Weise offen zu mobilitätsbezogenen Themen äußern konnten. Die Erhebung umfasste Fragen zu Mobilitätsverständnis, Mobilitätserfahrungen und Motiven, eine knappe Dokumentation des eigenen Mobilitätsverhaltens und Kreativaufgaben, die teils individuell zu bearbeiten waren, sowie Online-Foren, in denen die Befragten sich untereinander zu Themen wie Führerschein, Sharing und Nachhaltigkeit austauschen konnten. Abschließend wurden drei moderierte Online-Fokusgruppen durchgeführt. Um den unterschiedlichen Lebensphasen dieser Altersgruppe Rechnung zu tragen, wurden die Befragten für die Gruppenexplorationen in drei Altersgruppen eingeteilt: 16- bis 18-Jährige, 19- bis 23-Jährige und 24- bis 27-Jährige.

Phase 1

Qualitative Befragung von 16- bis 27-Jährigen mit sehr unterschiedlichen soziodemografischen Hintergründen

Für die qualitative Erhebung wurde eine möglichst heterogene Auswahl von Teilnehmenden eingeladen. Dabei wurde auf Geschlechterparität sowie auf eine ausgewogene Verteilung der Lebensphasen (16–18 Jahre, 19–23 Jahre, 24–27 Jahre) geachtet. Die Hälfte kam aus mittelgroßen und Großstädten, die andere Hälfte aus Kleinstädten oder dem ländlichen Raum. Zwei Drittel der Teilnehmenden hatten (ein angestrebtes) Abitur oder Fachabitur, ein Drittel (eine angestrebte) Mittlere Reife oder einen Hauptschulabschluss. Ein Drittel der Teilnehmenden hat eine Migrationsgeschichte.⁴

Auf Basis der Erkenntnisse aus der explorativen ersten Erhebungsphase wurde der Fragebogen für die standardisierte Befragung erstellt. Dieser wurde anschließend von vier jungen Frauen und Männern zwischen 16 und 19 Jahren im Rahmen eines kognitiven Pretests qualitativ auf seine Verständlichkeit und Eindeutigkeit (Lenzner et al., 2015) getestet und punktuell überarbeitet.

Phase 2

Repräsentative Befragung der Online-Bevölkerung mit 3.615 Personen zwischen 16 und 74 Jahren mit einem Boost für die 16- bis 27-Jährigen

Für die anschließende repräsentative Online-Befragung wurden insgesamt 3.615 Personen zwischen 16 und 74 Jahren befragt, darunter 2006 Personen zwischen 16 und 27 Jahren. In den Analysen wurden für die Gesamtbetrachtung der Online-Bevölkerung zwischen 16 und 74 Jahren die 2.006 natürlichen Fälle der 16- bis 27-Jährigen auf 339 Fälle heruntergewichtet, was ihrem tatsächlichen Anteil an der gesamten deutschsprachigen Online-Bevölkerung zwischen 16 und 74 Jahren entspricht. Bei der vertiefenden Analyse der 16- bis 27-Jährigen wurden alle 2006 Fälle berücksichtigt.⁵

Phase 3

Vertiefende qualitative Gruppendiskussionen zu Zukunftsszenarien der Mobilität in Deutschland

Im Anschluss an die standardisierte Befragung wurden im Rahmen von Online-Fokusgruppen ausgewählte Themen der quantitativen Befragung mit der Zielgruppe der 16- bis 27-Jährigen noch einmal vertiefend diskutiert. Ziel war es, anhand von drei zukunftsgerichteten Mobilitätsszenarien besser zu verstehen, welches Bild junge Menschen von der Mobilität von morgen haben und welche Wünsche sie damit verbinden. Hierfür wurden alle Personen aus der Online-Community eingeladen. Da nicht alle für diese Termine zur Verfügung standen, wurden die Gruppen entsprechend der oben beschriebenen Quote mit neuen Teilnehmenden aufgefüllt.

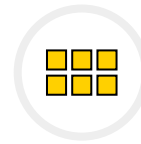
⁴ Unter Menschen mit Migrationsgeschichte wurden Personen gefasst, die entweder selbst nicht in Deutschland geboren wurden oder die mindestens ein Elternteil haben, das nicht in Deutschland geboren wurde.

⁵ Die quantitative Befragung basiert auf einer repräsentativen Stichprobe aus einem Online-Panel entsprechend der soziodemografischen Struktur der deutschen Online-Bevölkerung zwischen 16 und 74 Jahren. Die Stichprobe wurde zusätzlich nach der Kreuzquote aus Geschlecht und Alter sowie nach Bildung und Wohnort (BIK und Nielsen-Gebiete) gewichtet, um die Repräsentativität für die deutschsprachige Online-Bevölkerung zu gewährleisten.

2.4 Datenauswertung – was wir daraus gemacht haben



Die Auswertung der **qualitativen** Daten erfolgte induktiv-hermeneutisch mit Fokus auf Argumentationsmuster, subjektive Deutungen, Kontexte und Heuristiken. Für die Analyse dominanter Deutungs- und Bewertungsmuster wurden die Beiträge der Online-Community und Fokusgruppen aus Phase 1 zudem inhaltsanalytisch ausgewertet (Mayring, 2015).⁶ In einigen Themenbereichen ergänzen und vertiefen die qualitativen Befunde die quantitativen Daten und bieten eine Interpretationshilfe. In anderen Themenbereichen stehen die qualitativen Befunde für sich, weil eine Erhebung bestimmter Fragestellungen im Rahmen einer standardisierten Befragung nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich ist. Dies gilt vor allem für das konkrete Erleben von Mobilität im Alltag, für Fragen nach tieferliegenden Motiven und Entscheidungslogiken oder auch für die Wünsche und Erwartungen an die Zukunft.



Die Auswertung der **quantitativen** Daten aus der Bevölkerungsbefragung erfolgte auf Basis von deskriptiven Häufigkeitsverteilungen, die in Prozent (auf volle Prozent gerundet) ausgewiesen werden. Um Aussagen über altersgruppen- bzw. generationsspezifische Einstellungsmuster treffen zu können, wurden die Befunde der Gen Z (16- bis 27-Jährige) zudem systematisch den Befunden für die Online-Gesamtbefölkerung (16- bis 74-Jährige) gegenübergestellt. Diese Gegenüberstellung ist nicht nur methodisch motiviert, sondern Ausdruck eines Forschungsverständnisses, das Jugend als integralen Bestandteil gesellschaftlicher Entwicklungen begreift. Ein reflektierter Generationenbegriff trägt dieser Perspektive Rechnung, indem er die junge Generation als vielfältig differenzierten Teil eines gesamtgesellschaftlichen Zusammenhangs begreift (Albert, 2025, S. 14). Dieses Vorgehen basiert auf der Überlegung, dass jugendspezifische Merkmale und Abweichungen immer gesamtgesellschaftlich eingeordnet werden müssen, um jugendtypische Abweichungen, Affinitäten und Distanzen zuverlässig zu identifizieren. Es geht also um die Frage, inwieweit sich die Gen Z als gesellschaftliche Teilgruppe von der Gesellschaft als Ganzes signifikant unterscheidet (Grunert, 2012; Hurrelmann & Quenzel, 2020; Jaeger, 2003; Hildebrandt et al., 2025).

6 Die Auswertung erfolgte mittels der zusammenfassenden Inhaltsanalyse nach Mayring (2015). In einer mehrstufigen Auswertung wurden thematisch Kategorien aus dem Material entwickelt. Zunächst wurden Hauptkategorien gebildet. Diese wurden anschließend durch die Bildung von Kategorien konkretisiert und ausdifferenziert. In einem dritten Schritt wurden sämtliche Kategorien im Sinne einer thematischen Strukturierung reorganisiert, zusammengefasst oder umbenannt und final den Hauptkategorien zugeordnet. Dieses Verfahren eignet sich aufgrund seiner Systematik und Regelgeleitetheit für eine intersubjektiv nachvollziehbare Bearbeitung großer Materialmengen. (Mayring, 2015, S. 50 f.).



Zusätzlich dazu wurde das Antwortverhalten auch für andere Generationen analysiert (Gen Y: 28–45 Jahre; Gen X: 46–60 Jahre; Babyboomer 61–74 Jahre). Wenn sich signifikante und für unsere Fragestellungen inhaltlich relevante Unterschiede zwischen der Gen Z und anderen Generationen zeigen, wird im Folgenden auch auf solche intergenerationalen Unterschiede hingewiesen.⁷

Um mögliche Einstellungsunterschiede auch innerhalb der Gen Z zu identifizieren, wurde zudem untersucht, inwieweit es in dieser Altersgruppe Unterschiede gibt, die sich auf soziostrukturelle Faktoren wie Geschlecht, Bildung, Haushaltsnettoeinkommen und Wohnort⁸ zurückführen lassen.



Neben der Differenzierung nach soziodemografischen Merkmalen wurden die Daten nach der Milieu-Zugehörigkeit der Befragten analysiert, die sich aus dem Sinus-Milieu-Indikator ergeben.⁹ Die Milieuperspektive ersetzt die Untersuchung soziodemographischer Merkmale nicht, sondern ergänzt und verfeinert sie, indem sie grundlegende Werte, die Lebensstil und Lebensziele bestimmen, ebenso berücksichtigt wie Alltagseinstellungen, beispielsweise zu Familie, Arbeit, Freizeit und Konsum.

Statistisch relevante Unterschiede¹⁰ sind in den tabellarischen Darstellungen farblich markiert (Gelbtöne: überdurchschnittliche Werte; Grautöne: unterdurchschnittliche Werte) und in den Grafiken mit Sternchen ausgewiesen.

7 Die Vergleiche der Gen Z (16- bis 27-Jährige) mit der deutschsprachigen Online-Gesamtbevölkerung basieren auf einem gewichteten Datensatz für die deutschsprachige Online-Bevölkerung zwischen 16 und 74 Jahren, bei der die 2.006 Befragten aus der Altersgruppe der 16- bis 27-Jährigen auf ihren tatsächlichen Anteil (339 Fälle) in der Gesamtbevölkerung heruntergewichtet wurden.

8 Gemeint ist hier die politische Ortsgröße, die auf der Einwohnerzahl basiert. In der Erhebung wurde zusätzlich auch die BIK-Region erfasst, die neben der Einwohnerzahl auch die Beziehung zwischen Stadt und Umland berücksichtigt. Im Folgenden beziehen sich Aussagen zum Wohnort immer auf die politische Ortsgröße.

9 Für Subgruppenvergleiche innerhalb der Gruppe der 16- bis 27-Jährigen wurde der volle Datensatz mit allen 2.006 Befragten genutzt, der in Bezug auf Alter, Geschlecht, Bildung und Wohnortgröße für die deutschsprachige Online-Bevölkerung zwischen 16 und 27 Jahren repräsentativ ist. Soweit nicht anders ausgewiesen, werden die Befunde als gerundete Prozentwerte dargestellt. Prozentwerte für einzelne Items, welche aufsummiert nicht 100 Prozent ergeben, sind durch Rundungen in der Berechnung zu erklären.

10 Berechnet als Abweichung der jeweiligen Subgruppe vom Gesamtdurchschnitt der Stichprobe (Chi-Quadrat).



3

Was junge Menschen heute bewegt

Was bedeutet es, heute jung zu sein? Wie verändert sich das Aufwachsen, wenn gesellschaftliche Stabilität brüchig und die Zukunft zunehmend ungewiss erscheint?

Kapitel 3 widmet sich den Lebensrealitäten der Gen Z – jener jungen Menschen zwischen 16 und 27 Jahren, die in einer Zeit multipler gesellschaftlicher Umbrüche aufwachsen. Ihre Lebenswelt ist geprägt von demografischem Wandel, prekären Erwerbsbiografien, digitaler Verdichtung und dem rasanten Aufstieg künstlicher Intelligenz. Diese Entwicklungen prägen ihre Selbstbilder, Zukunftserwartungen und alltäglichen Entscheidungen, auch im Bereich Mobilität.

Welche Themen beschäftigen junge Menschen wirklich? Welche Rolle spielen Familie, mentale Gesundheit oder bezahlbares Wohnen im Vergleich zu abstrakteren gesellschaftlichen Fragen wie Klimaschutz oder politischer Teilhabe? Und wie wirken sich diese Prioritäten auf ihre Mobilitätsentscheidungen aus?

Die Studie zeigt: Die Gen Z bewegt sich zwischen Selbstverwirklichung und Überforderung, zwischen Wahlfreiheit und strukturellen Zwängen. Ihre Themeninteressen sind stark alltagsbezogen – Familie, Freundeskreis, mentale Gesundheit und bezahlbares Wohnen stehen im Vordergrund. Die alltagsnahe Themenorientierung der Gen Z lässt sich als Reaktion auf die Bedingungen ihres Aufwachsens verstehen. Klimakrise, Pandemie, globale Konflikte und der rasante Aufstieg künstlicher Intelligenz prägen eine Gegenwart, die von Unsicherheit und Komplexität durchzogen ist. In diesem Umfeld gewinnt das Konkrete an Bedeutung und das Bedürfnis nach Orientierung in einer Welt, in der klassische Gewissheiten zunehmend brüchig werden. Ihre Alltagsstrategien sind pragmatisch, dennoch richtungsweisend für zukünftige Entwicklungen. Die soziodemografische und soziokulturelle Analyse in diesem Kapitel liefert wichtige Grundlagen, um Mobilitätsbedürfnisse und -barrieren besser zu verstehen.

3.1 Aufwachsen im Umbruch

Die Lebensrealität junger Menschen ist von tiefgreifenden gesellschaftlichen Veränderungen geprägt. Wer heute zwischen 16 und 27 Jahre alt ist, wächst unter Bedingungen auf, die sich deutlich von denen vorhergehender Generationen unterscheiden. Die gesellschaftlichen Kontexte, in denen Jugend stattfindet, sind dynamischer und zugleich krisenanfälliger geworden – mit spürbaren Auswirkungen auf Selbstverständnisse, Zukunftserwartungen und alltägliche Lebensentscheidungen (Calmbach et al., 2024).

Ein zentraler Faktor ist der demografische Wandel: Die Gesellschaft altert, während die Zahl junger Menschen im Verhältnis zur Online-Gesamtbevölkerung abnimmt. Jugend wird also zu einem raren Gut. Diese Entwicklung verändert nicht nur generationale Machtverhältnisse, sondern beeinflusst auch politische Repräsentation, Bildungswege und die Gestaltung öffentlicher Räume.

Zugleich blicken viele junge Menschen aufgrund der zunehmenden Prekarisierung der Beschäftigungsverhältnisse mit Unsicherheit auf ihre berufliche Zukunft. Zwar eröffnen sich durch neue Technologien und flexible Arbeitsformen vielfältige Optionen, doch der klassische Fahrplan „Ausbildung, Beruf, Sicherheit“ hat schon lange an Verlässlichkeit verloren. Erwerbsbiografien verlaufen zunehmend brüchig, dynamisch und unvorhersehbar. Globalisierte Arbeitsmärkte, Digitalisierung, Prekarisierung und neue Lebensentwürfe führen dazu, dass sich die individuelle Lebensgestaltung häufig als Patchwork zusammenfügt: Befristete Jobs, Phasen der Neuorientierung, Weiterbildung, Auszeiten und berufliche Neuanfänge wechseln sich ab. Diese Entwicklung beeinflusst nicht nur ökonomische Sicherheiten, sondern strahlt auch auf private Lebensbereiche aus: Partnerschaftsplanung, Familiengründung und Wohnortwahl sind oft von Unsicherheit geprägt. Der Verlust klarer Nor-

malperspektiven erzeugt einerseits Spielräume für Individualisierung, andererseits aber auch Orientierungslosigkeit und Druck. Junge Menschen sind herausgefordert, ihren eigenen Weg zu finden, und zwar unter Bedingungen, die weniger planbar, weniger gesichert und deutlich komplexer sind als für viele Generationen zuvor (Schleer & Calmbach, 2022).

Junge Menschen erleben ihre Lebenswelt als medial stark verdichtet: Die ständige Verfügbarkeit von Informationen geht mit neuen Herausforderungen einher – etwa der Frage, wie sich Relevantes von Irrelevantem, Wahres von Falschem unterscheiden lässt und wie man sich in einer fragmentierten Medienöffentlichkeit überhaupt noch verständlich und glaubwürdig positioniert. Dabei stellt sich zunehmend die strategische Frage: Welche Botschaft adressiere ich an wen und über welchen Kanal? Hinzu kommt der rasante Aufstieg künstlicher Intelligenz, der weit über frühere Digitalisierungswellen hinausgeht. Während ältere Generationen in relativ festen Medienstrukturen sozialisiert wurden (von Print über lineares Fernsehen bis zu frühen Social Media), wachsen Jugendliche heute in einem algorithmisch kuratierten, KI-gestützten Informationsraum auf. Ob Chatbots, Empfehlungssysteme oder automatische Bilderzeugung: Die Grenzen zwischen Mensch und Maschine, zwischen Original und Generiertem, zwischen Kontrolle und Kontrollverlust sind fließender denn je. Für junge Menschen bedeutet das: Sie müssen nicht nur lernen, Informationen zu bewerten, sondern auch zu unterscheiden, ob ein Inhalt überhaupt menschlich erzeugt wurde. Die Frage „Was ist wahr?“ wird dabei zunehmend erweitert um die Dimension der Urheberschaft: „Wer hat das gesagt – und war es überhaupt ein Mensch?“

Das Aufwachsen in der heutigen Zeit ist geprägt von einer Fülle an hochgradig individualisierten Optionen. Die meisten jungen Men-

schen schätzen diese Wahlfreiheit und sehen Chancen, die ihren Eltern in jungen Jahren so nicht offenstanden. Doch diese Vielfalt bringt auch Unsicherheit mit sich: Wer vieles wählen kann, kann auch falsch wählen – und wer theoretisch viele Möglichkeiten hat, muss sie sich oft auch leisten können. Die wachsenden ökonomischen Zwänge stehen einer vermeintlichen Freiheit gegenüber, die nicht für alle gleichermaßen erlebbar ist. So sehr es stimmt, dass sich viele junge Menschen heute adaptiv und pragmatisch durch den Multioptionsdschungel bewegen, so wichtig ist es, nicht den Blick für diejenigen zu verlieren, die nicht auf der Sonnenseite der Individualisierung stehen und sich überfordert fühlen.

Die Lebensrealitäten der heute Jungen unterscheiden sich gravierend von denen ihrer Vorgängergenerationen und prägen ihr Selbstverständnis, ihre Lebensentscheidungen und ihre Erwartungen an die Zukunft – auch im Bereich Mobilität.

Zugleich lebt die junge Generation in einer Gegenwart, die von anhaltenden Krisenkonstellationen geprägt ist: Klimakrise, globale Konflikte, gesellschaftliche Spannungen und ökonomische Unsicherheiten überlagern sich. Häufig wird in diesem Zusammenhang von „Stapelkrisen“ gesprochen. Diese Unsicherheit betrifft nicht nur politische und ökologische Rahmenbedingungen, sondern auch das individuelle Lebensgefühl. Zwar war Jugend schon immer eine Phase der Selbstfindung, des Ausprobierens und der Identitätssuche, doch gegenwärtig geschieht dies unter deutlich veränderten, komplexeren und dynamischeren Bedingungen. Orientierung und Stabilität zu

finden, wird dadurch zu einer anspruchsvollen Aufgabe, die junge Menschen kreativ und kritisch, aber auch unter hohem Druck bewältigen (müssen) (Möller-Slawinski, 2025).

Auch im Bereich Mobilität zeigen sich die Spannungen, die das Aufwachsen in der Gegenwart prägen. Junge Menschen bewegen sich in einem Umfeld wachsender Anforderungen an Flexibilität, Mobilitätskompetenz und Erreichbarkeit – sei es im Alltag, in Ausbildung und Beruf oder im sozialen Leben. Gleichzeitig sind ihre Mobilitätsoptionen häufig begrenzt: durch hohe Kosten, mangelhafte ÖPNV-Infrastruktur im ländlichen Raum oder den Druck, früh ein eigenes Auto besitzen zu müssen. Mobilität wird damit zur sozialen Frage: Wer mobil ist, kann teilhaben. Wer es nicht ist, bleibt außen vor. Zugleich wächst das Bewusstsein für ökologische Folgen individueller Mobilität. Viele junge Menschen stehen vor einem Dilemma zwischen dem Anspruch an nachhaltiges Verhalten und strukturellen Zwängen, die umweltfreundliche Alternativen erschweren. Doch wie genau erleben sie ihre Mobilität im Alltag – zwischen Ideal und Realität, zwischen Wunsch und Wirklichkeit? Einblicke in diese Alltagsrealitäten liefert die vorliegende Studie.

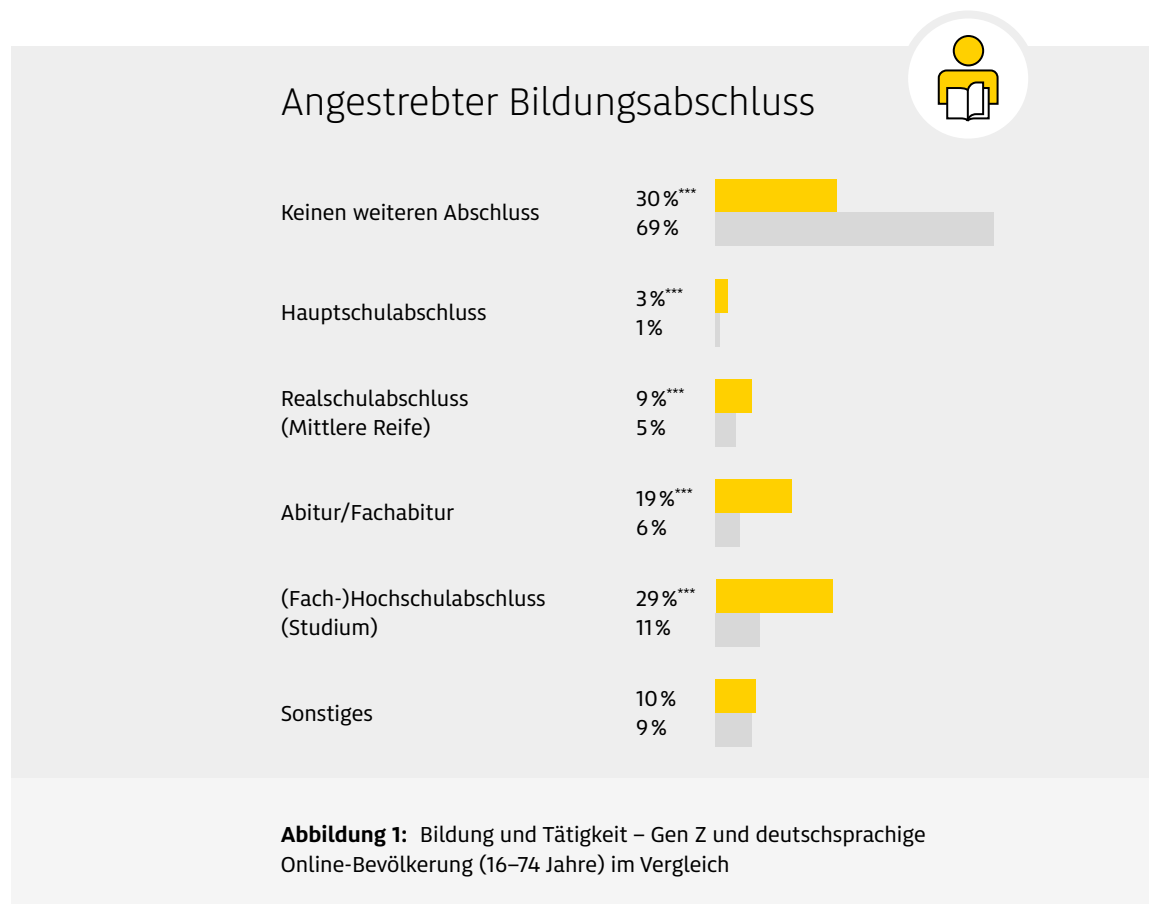
In den folgenden Kapiteln werden zur Einordnung zunächst das soziodemographische und das soziokulturelle Profil der 16- bis 27-Jährigen beschrieben. Daran anschließend wird dargelegt, welche Themen junge Menschen bewegen. Vor dem Hintergrund dieser übergeordneten Aspekte lässt sich das tatsächliche Mobilitätsverhalten und -erleben besser verstehen und lassen sich Ansätze entwickeln, Mobilitätszukünfte auch mit Blick auf eine heute politisch noch wenig repräsentierte junge Generation zu gestalten.

3.2 Vielfalt als Kennzeichen der jungen Generation

Über ein Drittel (37 Prozent) der 16- bis 27-Jährigen hat eine Migrationsgeschichte, d. h., sie sind entweder selbst im Ausland geboren oder haben mindestens ein Elternteil, das nicht in Deutschland zur Welt kam. Zum Vergleich: Laut Statistischem Bundesamt hatte 2023 nur rund ein Viertel (24 Prozent) der Gesamtbevölkerung in Deutschland eine Migrationsgeschichte. In der Generation der Babyboomer liegt dieser Anteil mit knapp 16 Prozent sogar noch niedriger (Statistisches Bundesamt, 2024). Die Gen Z ist somit kulturell deutlich vielfältiger als ältere Generationen.

Die Gen Z ist kulturell deutlich heterogener und formal höher gebildet, verfügt aber über weniger Geld als der Bevölkerungsdurchschnitt.

Zudem ist die Gen Z im Schnitt formal höher gebildet als die Online-Gesamtbevölkerung. 40 Prozent haben einen (Fach-)Hochschulabschluss oder streben diesen an. In der Gesamtbevölkerung sind dies nur 30 Prozent. Über die Hälfte (56 Prozent) befinden sich aktuell noch in der Ausbildung und 35 Prozent sind berufstätig (siehe Abbildung 1).

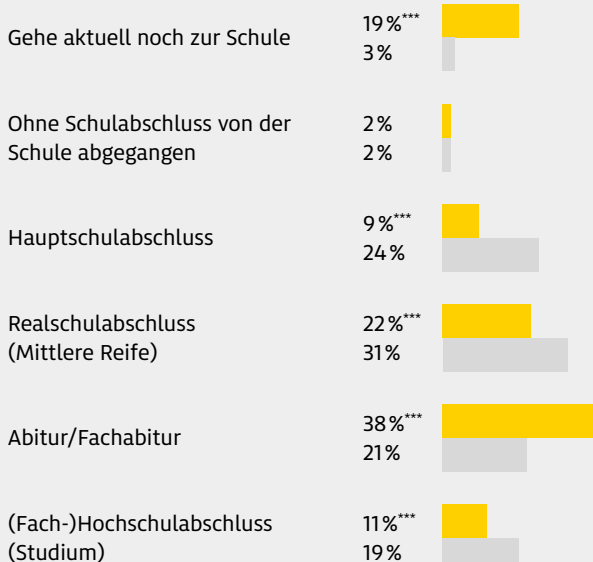


Der hohe Anteil junger Menschen in Ausbildung oder Studium lässt zunächst generationelle Einkommensunterschiede vermuten. Auf den ersten Blick bestätigen sich diese jedoch nicht: Sowohl in der Gen Z als auch in der Online-Gesamtbevölkerung verfügen 35 Prozent der Befragten über ein geschätztes Haushaltsnettoeinkommen von mehr als 3.000 Euro pro Monat. Es bestehen aber deutliche Unterschiede in den Haushaltsstrukturen: Von den 16- bis 27-Jährigen leben im Schnitt 3,3 Personen pro Haushalt, bei der Online-Gesamtbevölkerung (16 bis 74 Jahre) dagegen nur 2,3 Personen. Der höhere Wert bei der Gen Z ist vor allem darauf zurückzuführen, dass viele in Famili-

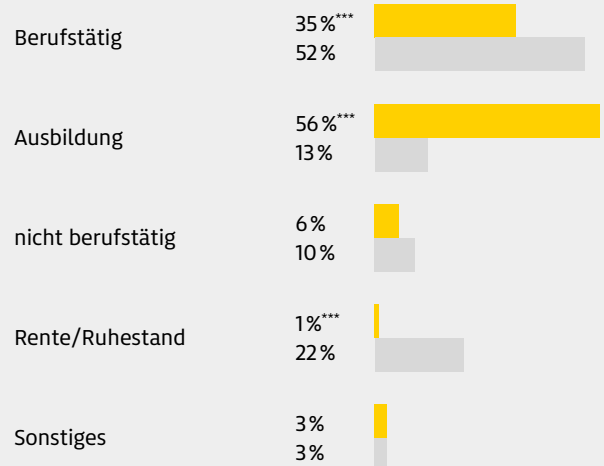
enhaushalten mit minderjährigen Geschwistern leben. Damit relativiert sich die Einkommensparität: Pro Kopf steht jungen Menschen im Durchschnitt weniger Geld zur Verfügung als älteren Befragten, was sich unmittelbar auf Konsum- und Mobilitätsentscheidungen auswirken kann.

Rund 60 Prozent der Gen Z leben in kleineren Ortschaften mit weniger als 20.000 Einwohnerinnen und Einwohnern (31 Prozent) oder in mittelgroßen Städten (30 Prozent). In Großstädten mit über 100.000 Einwohnerinnen und Einwohnern wohnen etwa 40 Prozent der 16- bis 27-Jährigen. Diese Verteilung

Höchster Bildungsabschluss



Tätigkeit



Basis: 2.006 Befragte 16–27 Jahre | F6–8. Angestrebter Bildungsabschluss, Bildungsabschluss, Tätigkeit | Signifikanzniveau der Abweichung von Gesamtbevölkerung: * 0,05 | ** 0,01 | *** 0,001

■ 16–27 Jahre
■ 16–74 Jahre

entspricht ungefähr derjenigen der deutschen Online-Gesamtbevölkerung. Daraus lässt sich ableiten, dass die infrastrukturellen Rahmenbedingungen für Mobilität – etwa hinsichtlich ÖPNV-Angebot oder Verkehrsanbindung – für junge Menschen ähnlich sind wie für die Gesamtbevölkerung (siehe Abbildung 2).

Eine zentrale Ausnahme ergibt sich jedoch aus dem Alter der Gen Z: Ein Teil dieser Altersgruppe hat noch keinen uneingeschränkten Zugang zu allen Mobilitätsformen. Dies gilt vor allem für das Auto. Damit ist zwar die geografische Lage vergleichbar, die tatsächlich nutzbaren Optionen im Alltag sind jedoch oft eingeschränkter als bei älteren Bevölkerungsgruppen.

Um besser zu verstehen, wie persönliche Einstellungen zur Mobilität mit Lebensstil und Werten zusammenhängen – und wie diese

wiederum das Mobilitätsverhalten beeinflussen –, wurde das Modell der Sinus-Milieus in die Befragung integriert. So lässt sich zeigen, welche Gruppen der Gesellschaft wie über Mobilität denken, handeln und entscheiden. Das aktuelle Sinus-Milieumodell für Deutschland unterscheidet zehn Lebenswelten, die jeweils Menschen mit ähnlichen Werten, einer ähnlichen Lebensweise und einer vergleichbaren sozialen Lage zu „Gruppen Gleichgesinnter“ zusammenfassen. Die Milieus gruppieren Menschen, die sich in ihrer Lebensauffassung und Lebensweise ähneln (Barth et al., 2024) (siehe Abbildung 3, S. 37).¹

Zahlreiche Studien des SINUS-Instituts seit den 1980er Jahren zeigen: Gesellschaftspolitische Themen werden in verschiedenen sozialen Milieus sehr unterschiedlich wahrgenommen (Borgstedt, 2025; Schleer et al., 2024).

1 Im Anhang werden die zehn Sinus-Milieus genauer beschrieben. Eine detaillierte Erläuterung des Milieuansatzes findet sich in Barth et al., (2024).

Wohnort

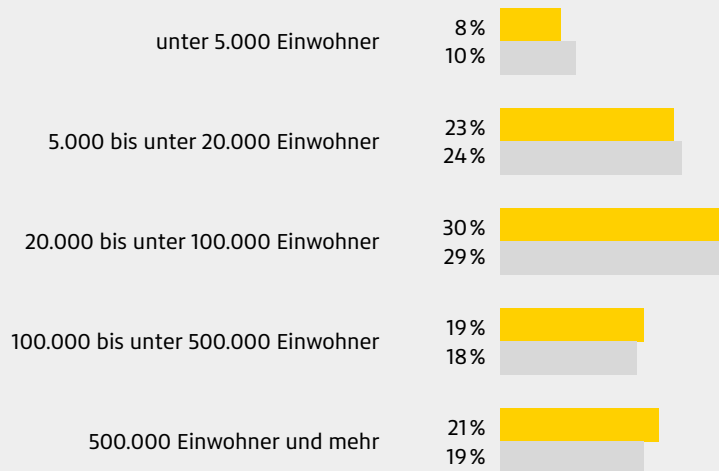


Abbildung 2: Wohnort – Gen Z und deutschsprachige Online-Bevölkerung (16–74 Jahre) im Vergleich

Basis: 3.615 Befragte 16–74 Jahre (gewichtet 2.000 Fälle) | 2.006 Befragte 16–27 Jahre (gewichtet 339 Fälle) | F13. Wo wohnst Du? | Ortsgröße politisch

■ 16–27 Jahre
■ 16–74 Jahre

Milieustruktur im Wandel: Die Gen Z ist deutlich progressiver als die Gesamtbevölkerung.

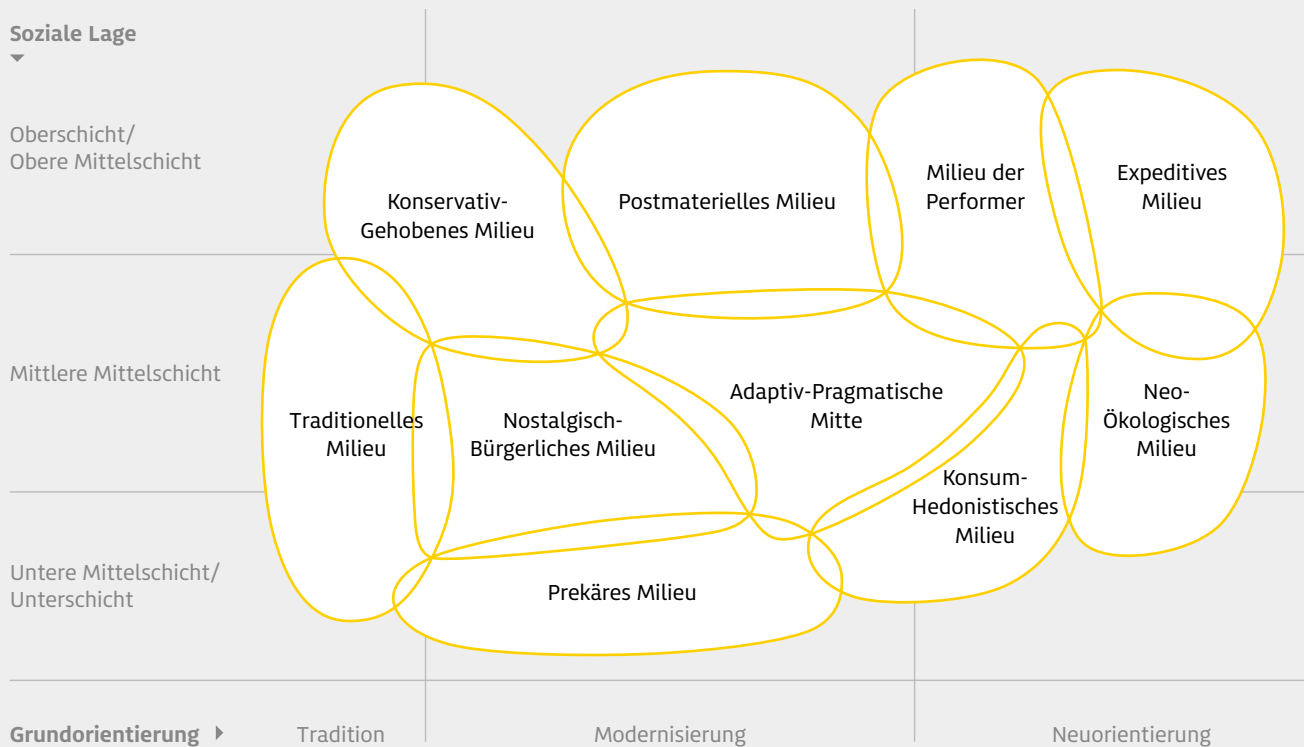
Die Gen Z unterscheidet sich deutlich von der Gesamtbevölkerung in ihrer soziokulturellen Struktur – insbesondere in Bezug auf Werte, Lebensstile und normative Grundorientierungen. Sie ist insgesamt progressiver aufgestellt (siehe Abbildung 4, S. 38).

So machen die sogenannten Zukunftsmilieus (Expeditives Milieu, Neo-Ökologisches Milieu) in der Gen Z etwa ein Drittel (31 Prozent) aus, während ihr Anteil in der Gesamtbevölkerung nur bei 19 Prozent liegt. Gleichzeitig zählen nur acht Prozent der Gen Z zu den traditionellen Milieus (Traditionelle und Nostalgisch-Bürgerliche), während es in der Gesamtbevölkerung etwa 18 Prozent sind. Die Leitmilieus (Konser-

vativ-Gehobene, Postmaterielle und Performer) sind in beiden Gruppen ähnlich stark vertreten mit einem Anteil von jeweils rund einem Drittel. Auch im modernen Mainstream (Adaptiv-Pragmatische, Konsum-Hedonisten und Prekäre) zeigen sich kaum Unterschiede zwischen der Gen Z und der übrigen Bevölkerung.

Diese Verschiebung zugunsten progressiver Milieus ist mehr als eine statistische Momentaufnahme: Sie gibt Hinweise auf die zukünftige gesellschaftliche Entwicklung. Rückblickend haben sich viele kulturelle Trends (z. B. Online-Shopping, Vielfliegen oder der Nachhaltigkeitsdiskurs) zunächst in progressiven Milieus gezeigt, bevor sie in breitere Bevölkerungsschichten diffundierten. Insofern können soziokulturelle Veränderungen innerhalb der Gen Z als Frühindikatoren („weak signals“) für breitere gesellschaftliche Trends gelesen werden.

Sinus-Milieus® in Deutschland



Konservativ-Gehobenes Milieu

Die strukturkonservative Elite: klassische Verantwortungs- und Erfolgsethik sowie Exklusivitäts- und Statusansprüche; Wunsch nach Ordnung und Balance; Selbstbild als Fels in der Brandung postmoderner Beliebigkeit; Erosion der gesellschaftlichen Führungsrolle

Milieu der Performer

Die effizienzorientierte und fortschritts-optimistische Leistungselite: globalökonomisches und liberales Denken; gesamtgesellschaftliche Perspektive auf der Basis von Eigenverantwortung; Selbstbild als Stil- und Konsum-Pioniere; hohe Technik- und Digital-Affinität

Postmaterielles Milieu

Engagiert-souveräne Bildungselite mit postmateriellen Wurzeln: Selbstbestimmung und -entfaltung sowie auch Gemeinwohlorientierung; Verfechter von Post-Wachstum, Nachhaltigkeit, diskriminierungsfreien Verhältnissen und Diversität; Selbstbild als gesellschaftliches Korrektiv

Expeditives Milieu

Die ambitionierte kreative Bohème: urban, hip, digital, kosmopolitisch und vernetzt; auf der Suche nach neuen Grenzen und unkonventionellen Erfahrungen, Lösungen und Erfolgen; ausgeprägte Selbstdarstellungskompetenz, Selbstbild als postmoderne Elite

Neo-Ökologisches Milieu

Die Treiber der globalen Transformation: Optimismus und Aufbruchsmentalität bei gleichzeitig ausgeprägtem Problembewusstsein für die planetaren Herausforderungen; offen für neue Wertesynthesen: Disruption und Pragmatismus, Erfolg und Nachhaltigkeit, Party und Protest; Selbstbild als progressive Realisten; umwelt- und klimasensibler Lebensstil

Prekäres Milieu

Die um Orientierung und Teilhabe bemühte Unterschicht: Dazugehören und Anschlusshalten an den Lebensstandard der breiten Mitte – aber Häufung sozialer Benachteiligungen und Ausgrenzungen; Gefühl des Abgehängtseins, Verbitterung und Ressentiments; Selbstbild als robuste Durchbeißer

Adaptiv-Pragmatische Mitte

Der moderne Mainstream: Anpassungs- und Leistungsbereitschaft, Nützlichkeitsdenken, aber auch Wunsch nach Spaß und Unterhaltung; starkes Bedürfnis nach Verankerung und Zugehörigkeit; wachsende Unzufriedenheit und Verunsicherung aufgrund der gesellschaftlichen Entwicklung; Selbstbild als flexible Pragmatiker

Nostalgisch-Bürgerliches Milieu

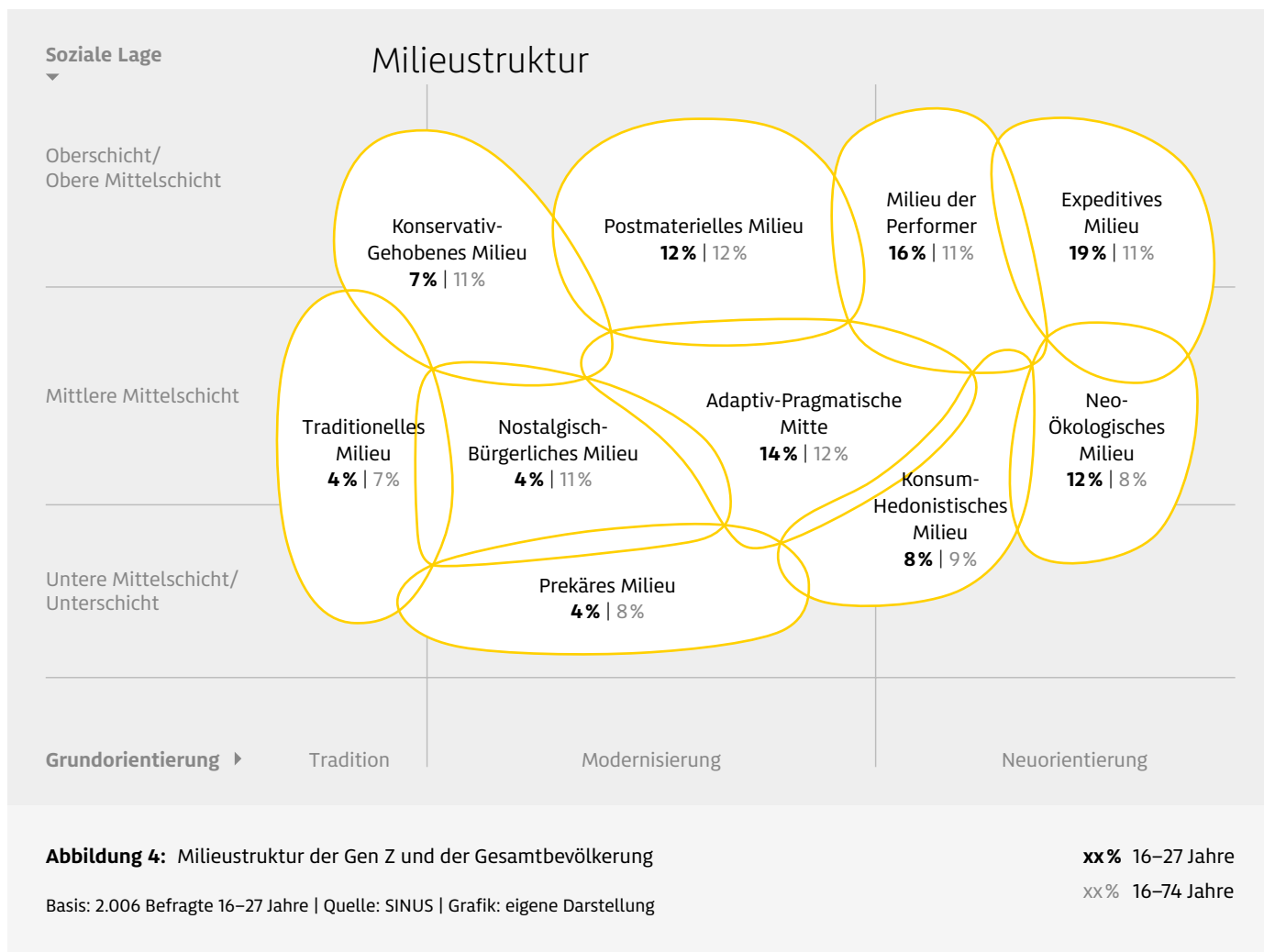
Die harmonieorientierte (untere) Mitte: Wunsch nach gesicherten Verhältnissen und einem angemessenen Status; Selbstbild als Mitte der Gesellschaft, aber wachsende Überforderung und Abstiegsängste; gefühlter Verlust gelernter Regeln und Gewissheiten; Sehnsucht nach alten Zeiten

Konsum-Hedonistisches Milieu

Die auf Konsum und Entertainment fokussierte (untere) Mitte: Spaßhaben im Hier und Jetzt; Selbstbild als cooler Lifestyle-Mainstream; starkes Geltungsbedürfnis; berufliche Anpassung vs. Freizeit-Eskapismus; zunehmend genervt vom Diktat der Nachhaltigkeit und Political Correctness

Traditionelles Milieu

Die Sicherheit und Ordnung liebende ältere Generation: verhaftet in der kleinbürgerlichen Welt bzw. traditionellen Arbeiterkultur; anspruchslose Anpassung an die Notwendigkeiten; steigende Akzeptanz der neuen Nachhaltigkeitsnorm; Selbstbild als rechtschaffene kleine Leute

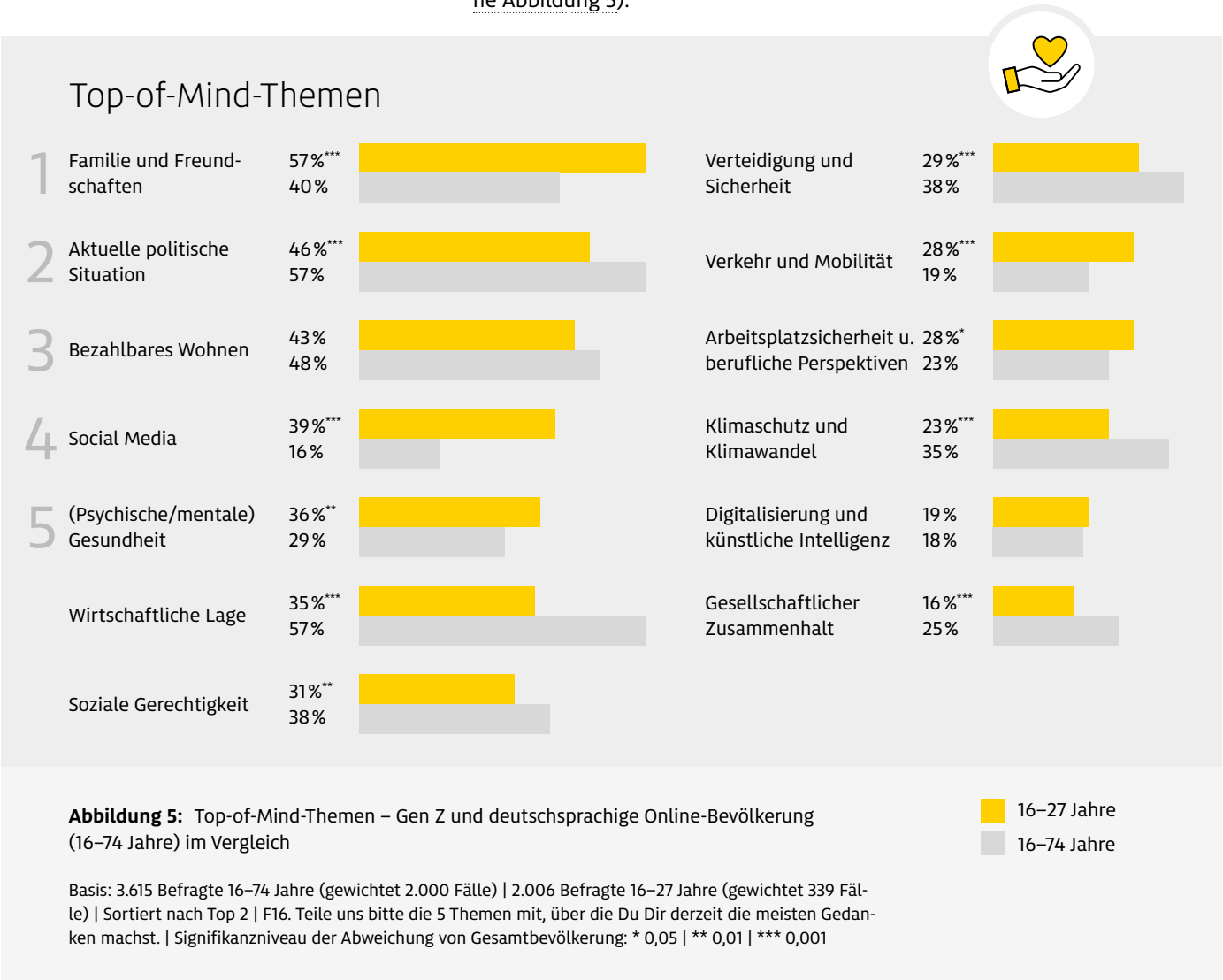


3.3 Relevante Themen im Alltag

Wie erwähnt wächst die Gen Z in einer politisch und gesellschaftlich unruhigen Großwetterlage auf. Gleichzeitig befindet sich diese Generation selbst in einer Lebensphase voller individueller Herausforderungen: Ausbildung, erste Jobs, Umzüge, Partnerschaften, Identitätsfragen. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage: Welche Themen sind für junge Menschen heute wirklich relevant? Worüber machen sie sich Gedanken und was treibt sie konkret um? Das folgende Kapitel beantwortet diese Fragen und zeigt dabei auch auf, wie sich die Prioritäten der Gen Z von denen älterer Generationen unterscheiden.

Die Gen Z interessiert sich vorrangig für Themen, die ihren unmittelbaren Alltag betreffen.

Unter den fünf meistgenannten Themen rangieren: Familie und Freundeskreis (Platz 1), die aktuelle politische Lage (Platz 2), bezahlbares Wohnen (Platz 3), Social Media (Platz 4) sowie psychische und mentale Gesundheit (Platz 5). Diese Ausrichtung auf das persönlich Relevante deckt sich mit Ergebnissen anderer Jugendstudien, die bei jüngeren Menschen eine starke Fokussierung auf den Nahbereich des Lebens feststellen (Calmbach et al., 2024) (siehe Abbildung 5).



Dass dem Thema (psychische/mentale) Gesundheit von der jüngeren Generation eine größere Bedeutung zugeschrieben wird als von der Bevölkerung insgesamt, ist alarmierend und erklärungsbedürftig. Jugendliche stehen, wie in Kapitel 3.1 angesprochen, vielfach unter Druck: durch Multioptionalität, ständiges Benchmarking in sozialen Medien, den Anspruch zur Selbstoptimierung, die Prekarisierung von Beschäftigung und nicht zuletzt durch die Krisenpräsenz in der öffentlichen Kommunikation. Dies führt offensichtlich dazu, dass sich viele Jugendliche und junge Erwachsene emotional stark belastet fühlen (Möller-Slawinski, 2025).

Ein Blick auf die Relevanz einzelner Themen im Generationenvergleich zeigt: Das Interesse an abstrakteren politischen und gesellschaftlichen Fragestellungen nimmt mit dem Alter deutlich zu (siehe Abbildung 6).

Während bei der Gen Z vor allem alltagsnahe Themen dominieren, stehen bei älteren Generationen zunehmend gesamtgesellschaftliche Anliegen im Vordergrund. Besonders ausgeprägt ist dies bei den Babyboomern (61–74 Jahre): Ihre Top-5-Themen sind ausschließlich politischer und gesellschaftlicher Natur – darunter Politik, Wirtschaft, soziale Gerechtigkeit, innere und äußere Sicherheit sowie Klimafragen. Auch bei der Generation X (46–60 Jahre) ist das Interesse an abstrakten Themen deutlich stärker ausgeprägt als bei der Gen Z. Diese stärkere Ausrichtung der Gen Z auf alltagsnahe Themen ist grundsätzlich jugendtypisch, lässt sich jedoch auch als Reaktion auf die besonderen Bedingungen ihres Aufwachsens deuten. Wer in einer Zeit multipler Krisen und Umbrüche sozialisiert wird (Klimakrise, Pandemie, globale Konflikte, rasanter Aufstieg künstlicher Intelligenz), entwickelt andere Formen der Weltwahrnehmung und Prioritätensetzung. Die Konzentration auf das unmittelbar Relevante kann dabei Ausdruck eines gestiegenen Bedürfnisses nach Orientierung und Stabilität im Nahraum sein. Anders als frühere Generationen, die unter vergleichsweise stabilen gesellschaftlichen Rahmenbedingungen aufwuchsen, erlebt die Gen Z Komplexität und

Unsicherheit als Teil ihrer alltäglichen Lebensrealität und reagiert darauf mit einer pragmatischen Fokussierung auf das Konkrete.

Mobilität spielt eine nachgeordnete, aber dennoch wichtige Rolle. Das Thema ist der Gen Z wichtiger als anderen Generationen. Die Bedeutung des Klimaschutzes steigt mit dem Alter.

Mobilität gehört in der Gen Z nicht zu den Top-5-Themen, sondern rangiert erst auf Platz 9 von 13. Im Vergleich zur Gesamtbevölkerung spielt Mobilität für die Jüngeren dennoch eine deutlich größere Rolle (siehe Abbildung 6). Dies mag zum einen daran liegen, dass Mobilität den Alltag junger Menschen in besonderer Weise bestimmt, weil sie sich in einer Lebensphase befinden, in der sie gern unterwegs sind und die Ausweitung des eigenen Bewegungsradius Teil des Erwachsenwerdens ist. Zum anderen kann es aber auch ein Hinweis darauf sein, dass aktuelle Einschränkungen im Mobilitätsbereich, vor allem mit Blick auf den öffentlichen (Nah-)Verkehr, junge Menschen besonders stark betreffen und das Thema deshalb für sie relevanter ist (siehe Kapitel 4).

Klimaschutz und Klimawandel hingegen liegen anders, als man es bei der Gen Z vermuten würde, erst auf Platz 11 von 13. Nur 23 Prozent der Gen Z zählen es zu den Top-5-Themen. Dies lässt sich zum Teil darauf zurückführen, dass dieses Thema mit dem Krieg in der Ukraine und den politischen Entwicklungen in Deutschland und der Welt von anderen Themen abgelöst wurde. Gleichzeitig zeigt sich – analog zu anderen, abstrakteren gesellschaftlichen Themen wie Politik, Wirtschaft oder sozialer Zusammenhalt – ein altersabhängiger Bedeutungszuwachs: Klima und Klimaschutz gewinnt als Thema erst mit zunehmendem Alter an Relevanz. Dies zeigt sich sowohl innerhalb der Gen Z als auch im Generationenvergleich (siehe Abbildung 6).²

2 Während unter den 16- bis 18-Jährigen und den 19- bis 24-Jährigen nur 19 bzw. 20 Prozent Klimafragen zu den Top-5-Themen zählen, sind es bei den 24- bis 27-Jährigen bereits 28 Prozent.

Top-of-Mind-Themen nach Generationen



	Gesamt	Gen Z (16–27 J.)	Gen Y (28–45 J.)	Gen X (46–60 J.)	Baby- boomer (61+ J.)
Aktuelle politische Situation	57%	46%	48%	63%	68%
Wirtschaftliche Lage	57%	35%	51%	63%	74%
Bezahlbares Wohnen	48%	43%	50%	46%	53%
Familie und Freundschaften	40%	57%	46%	37%	25%
Verteidigung und Sicherheit	38%	29%	31%	37%	54%
Soziale Gerechtigkeit	38%	31%	34%	41%	46%
Klimaschutz und Klimawandel	35%	23%	29%	38%	48%
(Psychische/mentale) Gesundheit	29%	36%	31%	29%	20%
Gesellschaftlicher Zusammenhalt	25%	16%	23%	27%	31%
Arbeitsplatzsicherheit und berufliche Perspektiven	23%	28%	31%	24%	7%
Verkehr und Mobilität	19%	28%	20%	17%	16%
Digitalisierung und künstliche Intelligenz	18%	19%	19%	18%	16%
Social Media	16%	39%	18%	8%	5%

Abbildung 6: Top-of-Mind-Themen der Gen Z im Vergleich zu anderen Generationen

Basis: 3.615 Befragte 16–74 Jahre (gewichtet 2.000 Fälle) | F16. Teile uns bitte die 5 Themen mit, über die Du Dir derzeit die meisten Gedanken machst.

Signifikanzniveau 0,001 0,01 0,05
 Überdurchschnittlich   
 Unterdurchschnittlich   



Top-of-Mind-Themen nach Sinus-Milieus®

	Gesamt	KOG	PMA	PER	EPE	NÖK	ADA	HED	PRE	NOB	TRA
Familie und Freundschaften	57%	67%	49%	59%	59%	56%	55%	51%	68%	56%	50%
Aktuelle politische Situation	46%	49%	64%	41%	47%	52%	36%	35%	37%	52%	36%
Bezahlbares Wohnen	43%	43%	42%	37%	45%	46%	43%	38%	43%	53%	46%
Social Media	39%	40%	26%	41%	45%	32%	48%	43%	43%	31%	34%
(Psychische/mentale) Gesundheit	36%	35%	44%	36%	32%	47%	28%	33%	34%	37%	31%
Wirtschaftliche Lage	35%	36%	34%	33%	34%	37%	36%	36%	30%	47%	31%
Soziale Gerechtigkeit	31%	22%	44%	31%	32%	29%	25%	31%	22%	30%	40%
Verteidigung und Sicherheit	29%	27%	25%	28%	29%	25%	31%	26%	29%	33%	43%
Verkehr und Mobilität	28%	29%	23%	26%	29%	29%	30%	21%	36%	31%	34%
Arbeitsplatzsicherheit und berufliche Perspektiven	28%	26%	23%	31%	27%	36%	21%	24%	25%	39%	29%
Klimaschutz und Klimawandel	23%	15%	39%	19%	21%	22%	21%	27%	20%	17%	17%
Digitalisierung und künstliche Intelligenz	19%	20%	13%	20%	21%	18%	23%	21%	14%	19%	16%
Gesellschaftlicher Zusammenhalt	16%	11%	22%	13%	17%	19%	16%	17%	17%	14%	12%

Abbildung 7: Top-of-Mind-Themen nach Sinus-Milieus (Gen Z)

KOG = Konservativ-Gehobene | PMA = Postmaterielle | PER = Performer | EPE = Expeditiv |
 NÖK = Neo-Ökologische | ADA = Adaptiv-Pragmatische Mitte | HED = Konsum-Hedonisten |
 PRE = Prekäre | NOB = Nostalgisch-Bürgerliche | TRA = Traditionelle

Basis: 2.006 Befragte 16–27 Jahre | Sortiert nach Top 2 | F16. Teile uns bitte die 5 Themen mit, über die Du Dir derzeit die meisten Gedanken machst.

Signifikanzniveau 0,001 0,01 0,05
 Überdurchschnittlich   
 Unterdurchschnittlich   

Themeninteressen in der Gen Z variieren entlang sozio-kultureller Milieus.

Innerhalb der Gen Z zeigen sich deutliche Unterschiede im Themeninteresse zwischen den sozialen Milieus. Besonders Befragte aus dem Postmateriellen und dem Neo-Ökologischen Milieu weisen eine etwas höhere politische Grundorientierung auf. Vor allem die Postmateriellen stechen durch ein stärkeres Interesse an gesamtgesellschaftlichen Fragestellungen

hervor. Dazu zählt auch das Thema Klimaschutz und Klimawandel, das in diesem Milieu überdurchschnittlich häufig genannt wird. Dennoch erreicht es selbst hier nur bei rund zwei von fünf Befragten eine Platzierung unter den Top 5 – und liegt damit hinter anderen gesellschaftlichen Themen wie der aktuellen politischen Lage, sozialer Gerechtigkeit und bezahlbarem Wohnen (siehe Abbildung 7). Beim Thema Verkehr und Mobilität sind die milieuspezifischen Unterschiede hingegen so gering, dass sie nicht statistisch signifikant sind.



Zusammengefasst:

Die Gen Z wächst in einer Welt multipler Krisen und Konflikte auf, in der auch der öffentliche Fokus schneller von einer Krise zur nächsten wechselt als je zu vor (Erderhitzung, Corona, Krieg in der Ukraine, Krieg in Gaza, Trumps zweite Präsidentschaft, Krieg zwischen Israel und Iran). Zugleich befindet sich diese Altersgruppe in einer Lebensphase, die – wie auch bei den Generationen zuvor – von Orientierungssuche und vielen persönlichen Veränderungen und Herausforderungen geprägt ist. Somit konkurrieren in dieser Altersgruppe besonders viele Themen miteinander. Klimawandel und Klimaschutz sind dabei nur ein wichtiges Thema von vielen. Auch das Thema Verkehr und Mobilität wird aktuell von anderen Großthemen in den Hintergrund gedrängt. Wenn es um den persönlichen Lebensalltag geht, spielt Mobilität jedoch eine zentrale Rolle, wie in Kapitel 4 gezeigt wird.

3.4 Zwischen Selbstverwirklichung und Überforderung

Die Ergebnisse der vorliegenden Studie bestätigen, was auch andere Untersuchungen, wie die Shell- und SINUS-Jugendstudie (Calmbach et al., 2024; Albert et al., 2024) zeigen: Junge Menschen sind durchaus an gesellschaftlichen Großthemen interessiert, besonders wenn sie eine hohe Alltagsrelevanz haben und es lebensweltliche Berührungspunkte gibt. Die politische Lage oder globale Herausforderungen haben für sie zwar Bedeutung, doch im Alltag stehen soziale Beziehungen und das Alltagsmanagement im Vordergrund. Nachhaltigkeit wird als wichtig empfunden, doch sie ist selten der vorrangige Handlungsimpuls und steht hinter unmittelbaren Lebensfragen zurück. Trotz der vielfach beschriebenen gesellschaftlichen Krisen richtet sich ihr Blick häufig auf den unmittelbaren Nahraum: Freunde, Familie, das soziale Umfeld vor Ort und digitale Gemeinschaften in sozialen Medien.

Diese Haltung lässt sich auch als „Plan-B-Mentalität“ beschreiben: Obwohl junge Menschen die großen Herausforderungen der Gegenwart kennen und anerkennen, gehen sie pragmatisch mit ihrer Lebensrealität um. Sie suchen Stabilität und Verlässlichkeit in einem Umfeld, das sich ständig wandelt. Diese Ambivalenz prägt das Aufwachsen junger Menschen: Einerseits sehen sie sich mit einer Viel-

zahl von Optionen konfrontiert, andererseits empfinden sie die Anforderungen und die Geschwindigkeit des Alltags oft als belastend und ausbremsend. Die Notwendigkeit, immer mehr in immer kürzerer Zeit zu leisten – sei es in Ausbildung, Studium oder Beruf – erhöht den Druck. Junge Menschen brauchen deshalb verlässliche Strukturen, die sie unterstützen, anstatt sie zu bremsen.

Zudem ist die Gen Z im Vergleich zu früheren Generationen heute stärker auf hochwertige Bildungsangebote, digitalisierte und effiziente Verwaltungsprozesse sowie zuverlässige Mobilitätsangebote angewiesen. Die Bewertung des eigenen Nahraums erfolgt zunehmend unter dem Gesichtspunkt seiner Funktionsfähigkeit: Er muss „performen“ – nur dann lässt sich der Alltag effizient und störungsfrei gestalten. Alles, was zusätzlichen Aufwand verursacht oder verkompliziert, wird als Belastung empfunden.

Die Lebensrealität der Gen Z ist geprägt von vielfältigen Möglichkeiten einerseits sowie multiplen Unsicherheiten und hohem Anpassungsdruck andererseits.

Vor diesem Hintergrund wird deutlich: Die Lebensrealität junger Menschen ist geprägt von der Suche nach einem Gleichgewicht zwischen individuellen Freiheitsmöglichkeiten und der Notwendigkeit, sich gegen äußere Zwänge zu behaupten. Ihre Alltagsstrategien zeigen, wie sie zwischen Selbstverwirklichung und Überforderung navigieren, pragmatisch und zugleich verletzlich. Die sozialen und politischen Herausforderungen unserer Zeit machen es ihnen nicht leicht, eine stabile und sichere Lebensbasis zu schaffen. Zugleich leisten sie einen wichtigen Beitrag, indem sie durch ihren Fokus auf den Nahraum, ihre Forderung nach Chancengerechtigkeit und ihren pragmatischen Umgang mit Unsicherheiten Wege in eine lebenswerte Zukunft aufzeigen.

Diese vorläufigen Erkenntnisse über das Aufwachsen in Zeiten multipler Unsicherheiten und die daraus resultierenden Alltagserfahrungen junger Menschen bilden den Hintergrund für das zentrale Thema unserer Studie: das Mobilitätsverhalten und -erleben dieser Altersgruppe.

Wie aber wirken sich die beschriebenen Grundhaltungen – der Fokus auf Stabilität, der pragmatische Umgang mit Optionen und die Orientierung am Nahraum – konkret auf die

Einstellungen zur Mobilität aus? Und in welcher Weise spiegeln sich diese Haltungen in den tatsächlichen Mobilitätspraktiken junger Menschen wider?

Das folgende Kapitel geht der Frage nach, wie junge Menschen Mobilität konkret gestalten und subjektiv erleben. Auf Basis der erhobenen Daten analysieren wir, welche Prioritäten sie setzen, welche Bedürfnisse sich daraus ableiten lassen und inwiefern diese Erkenntnisse Impulse für die Entwicklung zukunftsfähiger Mobilitätskonzepte geben können.



Mobilitätserleben junger Menschen

Die Gen Z ist die Generation, die die Mobilität von morgen prägen wird. Ihre Einstellungen und Erwartungen an Mobilität sind für die Akzeptanz verkehrspolitischer und technologischer Veränderungen ebenso wichtig wie ihre aktuellen Mobilitätsroutinen und Erfahrungen im Alltag.

Daher liegt ein Schwerpunkt der Studie auf eben diesen Fragen: Was bedeutet Mobilität für junge Menschen? Wie sind sie unterwegs? Wie erleben sie Mobilität in ihrem Alltag? Was ist ihnen dabei besonders wichtig? Und welche Rolle spielen gesellschaftspolitische Fragen wie ökologische Nachhaltigkeit und Mobilitätsgerechtigkeit?

Mobilität ist für die Gen Z weit mehr als Fortbewegung – sie steht für Freiheit, Teilhabe und Lebensqualität. Doch das alltägliche Mobilitätserleben ist geprägt von Frust, Unsicherheit und strukturellen Defiziten. Obgleich die Gen Z keine homogene Gruppe ist, eint sie das Erleben eines nur eingeschränkt funktionierenden Mobilitätssystems und eine pragmatische Haltung im Umgang mit dessen Widrigkeiten. Mobilitätsentscheidungen sind daher vor allem funktionale Entscheidungen: situativ, zweckrational und orientiert an Verfügbarkeit, Kosten und Zuverlässigkeit. Nachhaltigkeit wird zwar normativ befürwortet, bleibt jedoch eine Option unter Bedingungen und nicht das handlungsleitende Prinzip.

Das Kapitel zeigt, wie junge Menschen Mobilität erleben, organisieren und bewerten – und wie sich dabei ein pragmatisches, multimodales und oft notgedrungen umweltfreundliches Verhalten herausbildet.

4.1 Junge Mobilitätsrealitäten – Lebensgefühl und Frust

Mehr als Unterwegssein: Mobilität als Lebensgefühl

Fragt man 16- bis 27-Jährige offen – also ohne Antwortvorgaben – nach ihrem Verständnis von „Mobilität“, zeigt sich ein vielschichtiges Bild: Für viele steht der Begriff zunächst ganz pragmatisch und sachlich für das Unterwegssein: von A nach B kommen, und das idealerweise schnell, unkompliziert, zuverlässig und kostengünstig. Verfügbarkeit und Zugänglichkeit sind spontan assoziierte Schlüsselkriterien von Mobilität. Doch der Begriff weckt auch emotionale Resonanz: Mobilität steht für spontane Entscheidungsfreiheit und Unabhängigkeit und somit als Symbol für ein selbstbestimmtes Leben.

Bei Mobilität denke ich an Flexibilität, Bewegung und Freiheit – die Möglichkeit, einfach und unabhängig von A nach B zu kommen. Für mich bedeutet Mobilität, spontan entscheiden zu können, wohin ich will, und das gibt mir ein Gefühl von Freiheit.

männlich, 21 Jahre, ländlich

Für viele junge Menschen ist Mobilität weit mehr als reine Fortbewegung zu Schule, Arbeit oder Freizeitangeboten. Sie eröffnet Möglichkeiten, neue Orte zu entdecken, Abwechslung zu erleben und in Bewegung zu bleiben – körperlich, sozial und mental.

Ob mit Freundinnen oder Freunden unterwegs sein, abschalten oder einfach den Kopf frei be-

kommen: Mobilität erfüllt auch emotionale und psychologische Bedürfnisse. Sie ist Ausdruck eines Lebensgefühls und eine zentrale Facette von Lebensqualität. Sie eröffnet Handlungsspielräume für das Ausprobieren neuer Wege – besonders in der prägenden Phase des Erwachsenwerdens. In diesem Sinne wird Mobilität zur zentralen Voraussetzung für die Bewältigung wichtiger Entwicklungsaufgaben wie Autonomiegewinn, Selbstmanagement und soziale Vernetzung.

Die Gen Z zeigt eine hohe Reiseaktivität und verreis im Urlaub häufiger als die deutsche Bevölkerung insgesamt: Während in der Gesamtbevölkerung in den letzten 12 Monaten etwas mehr als zwei Drittel (69 Prozent) eine längere Reise von mindestens 100 km Entfernung unternommen haben, waren es bei den 16- bis 27-Jährigen mehr als drei Viertel (78 Prozent). Dabei sind Flugzeug und Auto die meistgenutzten Verkehrsmittel: 37 Prozent der Gen Z sind in den Urlaub geflogen, 31 Prozent haben im Urlaub ein Auto als Mitfahrende genutzt, 24 Prozent sind selbst gefahren (siehe Abbildung 24, S. 77).

In der qualitativen Erhebung zeigt sich, dass das Flugzeug für viele immer noch als das einzig mögliche bzw. als das schnellste, günstigste und komfortabelste Transportmittel für die eigene Reiseplanung gilt. Dies liegt auch daran, dass die letzten Urlaubsziele der Teilnehmenden außerhalb Deutschlands und teils auch außerhalb Europas lagen.

Ich habe vor ca. zwei Wochen meine Schwester für einige Tage in Norwegen besucht. Für die Anreise habe ich das Flugzeug gewählt und bin mit einem Umstieg von Düsseldorf über Kopenhagen nach Stavanger geflogen. Die Zeiterparnis, die das Fliegen gegenüber dem Fahren mit dem Zug hat, war mir sehr wichtig. (...) Auch die Rückreise wurde mit dem Flugzeug vorgenommen.

männlich, 21 Jahre, ländlich



Befragte, die im letzten Jahr eine Urlaubsreise gemacht haben



Genutzte Verkehrsmittel für die Reise

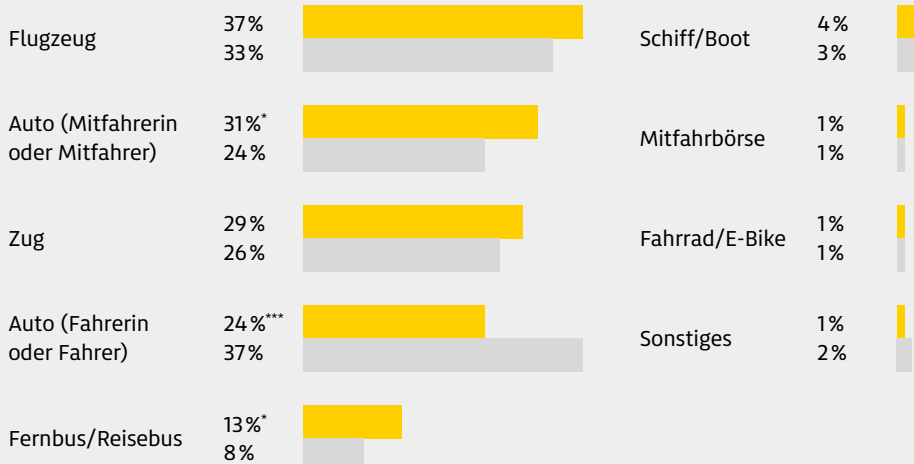


Abbildung 8: Anteil der Befragten, die eine Urlaubsreise gemacht haben, und Verkehrsmittelwahl für Urlaubsreisen (Gen Z im Vergleich zur deutschsprachigen Online-Bevölkerung)

Zu oben: Basis: 3.615 Befragte 16-74 Jahre (gewichtet 2.000 Fälle) | 2.006 Befragte 16-27 Jahre (gewichtet 339 Fälle) | F28. Wohin ging die weiteste Reise (Reise über 100 km mit Übernachtung, z. B. Urlaub, Event, Konzert, Freunde treffen), die Du in den letzten 12 Monaten unternommen hast?

Zu unten: Basis: 2.624 Befragte 16-74 Jahre (gewichtet 1.377 Fälle) | 1.552 Befragte 16-27 Jahre (gewichtet 266 Fälle) | F29. Welche(s) Verkehrsmittel hast Du für diese Reise genutzt? (Mehrfachnennungen möglich)

Signifikanzniveau der Abweichung von Gesamtbevölkerung:
* 0,05 | ** 0,01 | *** 0,001

■ 16-27 Jahre
■ 16-74 Jahre

Limitiertes Lebensgefühl: Ernüchterung und Frust auf dem Weg

Das Mobilitätserleben junger Menschen ist von einer ambivalenten Grundhaltung geprägt: Zwar wird Mobilität theoretisch mit Freiheit, Selbstbestimmung und Teilhabe assoziiert, doch die alltägliche Praxis offenbart ein deutlich ernüchternderes Bild. Die Erwartungen an Mobilität sind niedrig.

Junge Menschen sind oft schon zufrieden, wenn unterwegs alles einigermaßen nach Plan läuft.

Positive Erfahrungen entstehen vor allem durch kleine Alltagserfolge, etwa einen freien Sitzplatz im Bus, eine reibungslose Anschlussverbindung oder eine staufreie Autofahrt. In urbanen Räumen wird zudem die Möglichkeit geschätzt, unkompliziert zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu wechseln.

Diese Einschätzungen basieren auf qualitativen Erhebungen im Rahmen von Mobilitätsgebüchern und Fokusgruppen, in denen junge Menschen ihre alltäglichen Mobilitätserfahrungen reflektierten. Die pragmatische Haltung der Gen Z steht jedoch im Kontrast zu den zahlreichen Belastungen, die insbesondere mit dem öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) verbunden sind. Die junge Generation nutzt den ÖPNV besonders intensiv und ist daher auch besonders stark von dessen Qualität betroffen. Verspätungen, Ausfälle und fehlende Informationen sind häufige Probleme, die nicht nur die Alltagsplanung erschweren, sondern auch zu Stress und einem Gefühl von Kontrollverlust führen. Die Notwendigkeit, sich wiederholt für das Zuspätkommen rechtfertigen zu müssen, etwa in der Schule oder am Arbeitsplatz, verstärkt dieses Gefühl zusätzlich. Aber auch das Sicherheitsempfinden wird zur Belastung.

Oft kommt man dann zu fünft rein und hat mit dem Lehrer natürlich dann einen Konflikt, dem immer zu erklären, dass schon wieder die Bahn ausgefallen ist. Ja, das ist mit der Schule so ein Konflikt, weil man will ja auch nicht zwei Bahnen früher nehmen, um auf Nummer sicher zu gehen. Dann müsste man ja noch früher aufstehen.

männlich, 16 Jahre, ländlich

Ich komme eigentlich aus einer großen Stadt, aus Berlin. Aber in der Ecke, wo ich wohne, fährt nur ein Bus und nur alle 20 Minuten. Meistens kommt er dann auch noch 20 Minuten zu spät oder fällt komplett aus. Abends komme ich nicht mehr mit dem Bus weg (...), oder ich muss dann 40 Minuten zu mir nach Hause laufen. In der Dunkelheit ist das auch immer so eine Sache.

weiblich, 18 Jahre, städtisch

Neben funktionalen Defiziten wird auch die Atmosphäre im ÖPNV als belastend empfunden. Überfüllte Verkehrsmittel, unangenehme Gerüche, Hitze und Enge führen zu Unwohlsein. Besonders junge Frauen berichten von Unsicherheitsgefühlen, etwa beim nächtlichen Warten an schlecht beleuchteten Haltestellen oder in der Nähe von alkoholisierten oder schwer einschätzbaren Personen. Diese Erfahrungen beeinflussen nicht nur die Wahl des Verkehrsmittels, sondern auch das Mobilitätsverhalten insgesamt – manche steigen auf das Auto um, andere verzichten ganz auf abendliche Aktivitäten.

In der Bahn belästigt werden, das kommt leider öfter vor, als man denkt.

weiblich, 25 Jahre, ländlich

Das Auto wird in diesem Kontext häufig als verlässlichere, komfortablere und sicherere Alternative zum ÖPNV wahrgenommen. Zwar werden auch hier negative Aspekte wie Staus oder Parkplatzmangel genannt, doch überwiegt das subjektive Sicherheitsgefühl im eigenen Fahrzeug. Risiken im Straßenverkehr werden dabei kaum thematisiert. Das Auto erscheint als

Rückzugsraum, insbesondere in Situationen, in denen der ÖPNV als unangenehm oder unsicher erlebt wird.

Und wenn ich zur Arbeit fahre, um 5 Uhr morgens, sind die Busse komplett voll. Meistens komme ich dann auch nicht mehr rein, und dann komme ich auf der Arbeit zu spät.

weiblich, 18 Jahre, städtisch



Zusammengefasst:

Die grundsätzlich positive Haltung der Gen Z gegenüber Mobilität – als Ausdruck von Freiheit, Selbstbestimmung und Erleben – relativiert sich im Alltag häufig durch Frust, Unsicherheit und systemische Defizite. Das Mobilitätssystem wird vielerorts nicht als Ermöglichungsstruktur, sondern als limitierender Faktor erlebt.

Auch wenn die alltägliche Mobilität für viele junge Menschen mit Einschränkungen, Unsicherheiten und Frustrationen verbunden ist – sie bleibt eine unvermeidbare Realität. Denn mobil zu sein, ist keine optionale Entscheidung, sondern Voraussetzung für Teilhabe, Bildung, Arbeit und soziale Beziehungen. Wie junge Menschen diese Mobilität konkret organisieren, wie flexibel sie Verkehrsmittel kombinieren und welche Rolle der ÖPNV dabei spielt, beleuchtet das folgende Kapitel.

4.2 Junge Mobilitäts- entscheidungen – pragmatisch, bedürfnisorientiert, multimodal

Von Bus bis E-Scooter: Die Gen Z kombiniert,
was sinnvoll und vorhanden ist

Für die Gen Z ist laut Repräsentativbefragung die Nutzung des **ÖPNV** nach dem Zufußgehen mit Abstand die wichtigste Fortbewegungsart.

Sechs von zehn Jugendlichen (59 Prozent) nutzen den ÖPNV mindestens an einem Tag pro Woche. Circa zwei Drittel (69 Prozent) besitzen eine Zeitkarte für den ÖPNV, können also jederzeit und ohne Zusatzkosten den öffentlichen Nahverkehr nutzen. Dabei verteilt sich die Nutzung fast gleich auf den Schul-/Arbeitsweg und die Freizeit tagsüber und abends. Damit liegt die Gen Z, sowohl was den Besitz von Zeitkarten als auch was die ÖPNV-Nutzung angeht, deutlich über dem Durchschnitt der Gesamtbevölkerung (siehe Abbildung 9).

Die qualitative Erhebung bestätigt die zentrale Bedeutung des öffentlichen Nahverkehrs im Alltag junger Menschen – insbesondere für den Weg zur Schule, Ausbildung oder Arbeit. Straßenbahn, Bus und U-Bahn zählen dabei zu den wichtigsten Verkehrsmitteln. In der Freizeit hingegen gehen viele lieber zu Fuß oder nutzen das Fahrrad. Gründe dafür sind die fußläufige Erreichbarkeit von Freundinnen und Freunden und von Freizeitorten sowie das Bedürfnis nach Bewegung und frischer Luft – sei es zur Entspannung, zum Abschalten oder ganz pragmatisch zum Schrittesammeln.

Beim Laufen sammle ich viele Schritte und bin an der frischen Luft.

weiblich, 22 Jahre, städtisch

Die schnellste Methode für kurze Strecken ist das Fahrrad. Beim Fahrrad verbinde ich außerdem etwas Sport mit der Möglichkeit, an der frischen Luft zu sein.

männlich, 21 Jahre, ländlich

Die Repräsentativbefragung zeigt, dass das **Auto** die wichtigste Alternative zum ÖPNV ist, vor allem für Strecken, die nicht gut zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden können.

Der ÖPNV ist mit Abstand das wichtigste Verkehrsmittel, gefolgt vom Auto.

Knapp die Hälfte der Jugendlichen ist an mindestens einem Tag pro Woche mit dem Automobil (48 Prozent fahren selbst, 51 Prozent fahren mit).

In der Online-Community und den Fokusgruppen wird das Auto dem ÖPNV häufig als funktional überlegen beschrieben – vor allem wegen

seiner Planbarkeit und Zuverlässigkeit. Besonders in ländlichen Regionen oder zu Randzeiten, wenn der ÖPNV eingeschränkt verfügbar ist, greifen viele auf das Auto zurück, sei es als Fahrende oder Mitfahrende. Allerdings steht nicht allen jungen Menschen jederzeit ein Fahrzeug zur Verfügung, was die tatsächliche Nutzung begrenzt.

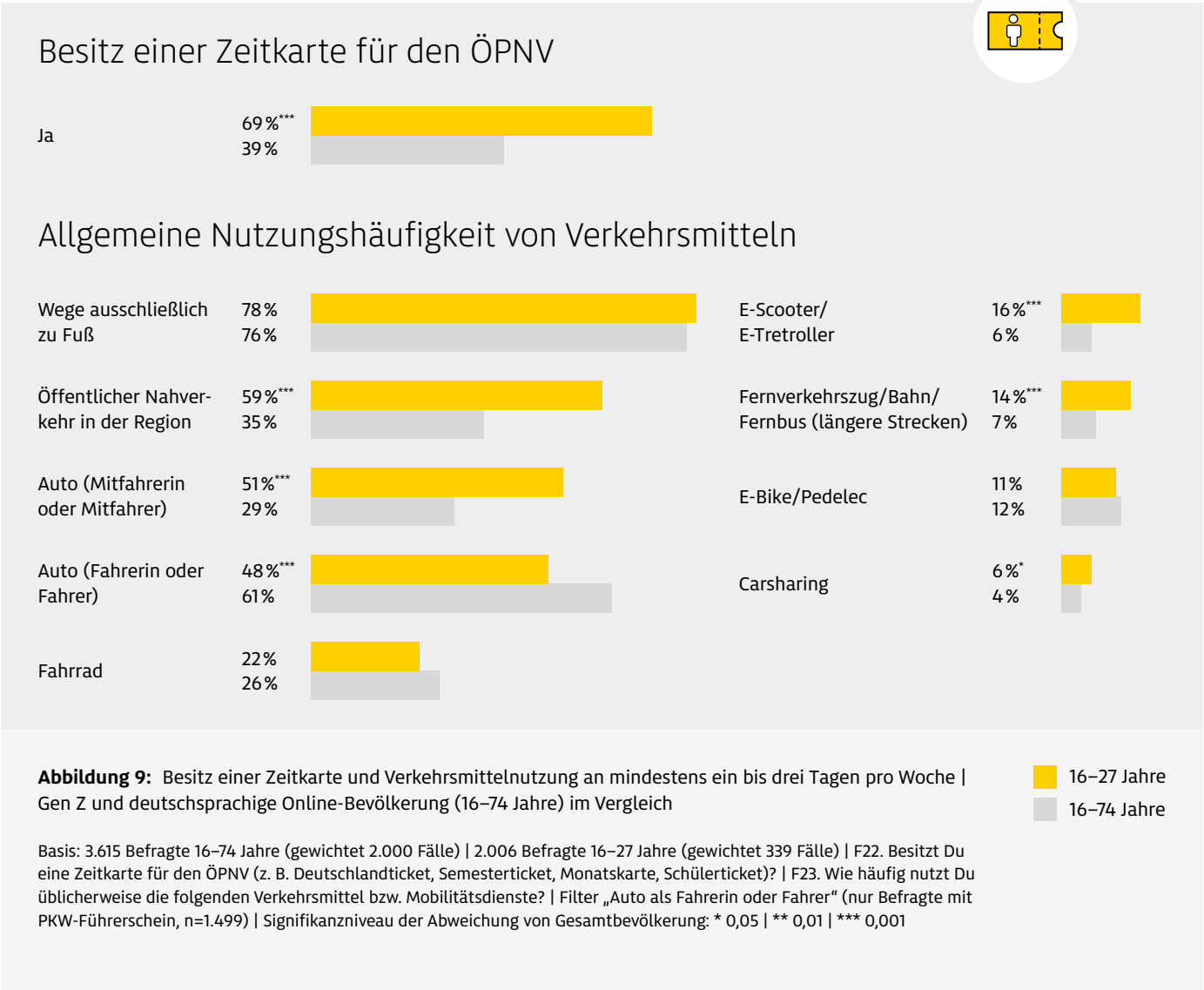
Mit meinem Auto zu fahren, ist für mich am bequemsten und am schnellsten. Ich hab maximale Flexibilität, kann für mich sein und bin unabhängig von Fahrzeiten.

männlich, 21 Jahre, ländlich

Das **Fahrrad** steht für die Gen Z im Verkehrsmittelranking hinter dem ÖPNV und dem Auto erst an dritter Stelle.

Viele besitzen ein verkehrstüchtiges Fahrrad, aber nur wenige fahren damit auch regelmäßig.

Zwar besitzen laut Repräsentativbefragung rund 60 Prozent ein verkehrstüchtiges Fahrrad, doch nur 22 Prozent nutzen es mindestens einmal pro Woche – damit unterscheidet sich die Gen Z in der Nutzungshäufigkeit kaum vom Rest der Bevölkerung.



Die qualitativen Mobilitätstagebücher zeigen, warum das Fahrrad im Alltag vieler junger Menschen oft ungenutzt bleibt: Unsichere Verkehrsbedingungen, körperliche Anstrengung, Wetterabhängigkeit und die Sorge, verschwitzt anzukommen, werden ebenso genannt wie das Bedürfnis, gemeinsam statt allein unterwegs zu sein.

Ich hätte dorthin zwar auch mit dem Fahrrad fahren können, allerdings spricht das schlechte Wetter und das Zusammenfahren mit meinen Freunden dagegen. Ich meine, wenn man schon zusammen rausgeht, dann will man auch zusammenbleiben und zusammen mit der Bahn fahren.

männlich, 17 Jahre, städtisch

Auch wenn **E-Scooter** deutlich seltener genutzt werden als ÖPNV oder PKW (16 Prozent nutzen E-Scooter an ein bis drei Tagen in der Woche), sind sie für viele junge Menschen – insbesondere in Großstädten – ein relevanter Bestandteil des individuellen Verkehrsmittelmixes. Sie gelten nicht nur als Fortbewegungsmittel mit

hohem Spaßfaktor, sondern vor allem als flexible Ergänzung zum ÖPNV, insbesondere auf der ersten und letzten Meile.

E-Scooter als Rückfall-Option, wenn der ÖPNV nicht funktioniert

In der qualitativen Online-Community und den Fokusgruppen berichten viele junge Menschen, dass sie bei Ausfällen oder Verspätungen im ÖPNV auf E-Scooter zurückgreifen, um dennoch pünktlich ans Ziel zu kommen. Auch für junge Menschen mit Führerschein sind E-Scooter eine flexible und staufreie Alternative zum Auto – allerdings werden sie wegen der hohen Kosten meist gezielt und sparsam genutzt.

Den E-Roller benutze ich häufig im Anschluss an Bahn und Bus, da es teilweise auch Wege gibt, die man schneller mit E-Scootern erreichen kann und keine Umwege gehen muss.

männlich, 16 Jahre, städtisch



Zusammengefasst:

Die Gen Z nutzt einen vielfältigen Mix an Verkehrsmitteln und kombiniert diese je nach Bedarf und Verfügbarkeit flexibel miteinander. Zwar ist der ÖPNV ihr wichtigstes Fortbewegungsmittel im Alltag, doch situationsabhängig greifen viele auch auf Auto, Fahrrad oder E-Scooter zurück. Im Unterschied zur Gesamtbevölkerung, deren Mobilitätsverhalten weiterhin stark vom PKW geprägt ist, zeigt sich bei der Gen Z ein deutlich multimodaleres Mobilitätsmuster.

Unterschiede innerhalb der Gen Z: Wer kann, nimmt das Auto – vor allem auf dem Land

Die ÖPNV-Nutzung innerhalb der Gen Z variiert deutlich nach Alter und Wohnortgröße. Während rund 70 Prozent der 16- bis 18-Jährigen mindestens einmal pro Woche mit dem ÖPNV fahren, sinkt dieser Anteil bei den 19- bis 23-Jährigen auf 58 Prozent und bei den 24- bis 27-Jährigen auf 52 Prozent. Der Rückgang hängt vor allem mit dem Erreichen des Führerscheinalters und der Verfügbarkeit eines eigenen Autos zusammen. Besonders im ländlichen Raum nutzen viele junge Menschen den ÖPNV zunächst mangels Alternativen – oft notgedrungen, bis ein eigenes Fahrzeug verfügbar ist.

Die Wahl zwischen Auto und ÖPNV ist dabei weniger wertebasiert als durch lokale Rahmenbedingungen und infrastrukturelle Verfügbarkeit geprägt. Im ländlichen Raum gilt das Auto als praktischste und perspektivisch verlässlichste Mobilitätsoption.

Die qualitativen Befragungen verdeutlichen, wie stark junge Menschen dort auf den PKW angewiesen sind – sei es wegen unzuverlässiger ÖPNV-Angebote oder fehlender Alternativen. Führerschein und eigenes Auto werden hier als Schlüssel zur freien, unabhängigen Mobilität betrachtet.

Der Führerschein ist wie ein Ticket zur Flexibilität. Man kann, wann immer man will, egal wohin und vor allem auf dem Land kann man, denk ich, nicht ohne. Jeder, der die Möglichkeit hat, sollte diese wahrnehmen und den Führerschein machen.

weiblich, 24 Jahre, ländlich

In den qualitativen Gruppendiskussionen zeigt sich, dass die Wahl zwischen Auto und ÖPNV für junge Menschen weniger von Werten geprägt, sondern das Resultat pragmatischer Abwägungen ist. Dabei geht es vor allem um Kosten, Verfügbarkeit und Alltagstauglichkeit. In urbanen Räumen spricht vieles für den ÖPNV: vergünstigte Zeitkarten für junge Menschen, das Deutschlandticket, ausbleibende Autokosten und die Möglichkeit, ohne eigenes Fahrzeug mobil zu sein. Trotz Kritik an Taktung und Zuverlässigkeit bleibt der ÖPNV hier oft die bevorzugte Option.

Im ländlichen Raum hingegen verschiebt sich das Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sobald Führerschein und Auto verfügbar sind, überwiegen funktionale Vorteile wie Unabhängigkeit, Flexibilität und Effizienz – selbst bei höheren Kosten. Das Auto wird dort zur Voraussetzung für selbstbestimmte Mobilität und gesellschaftliche Teilhabe, da der ÖPNV häufig unzureichend ausgebaut ist.

Es ist zwar heutzutage schon fast ein Luxus, ein Auto zu besitzen, aufgrund der steigenden Kosten in allen möglichen Gebieten. (...) Aber auf dem Land ist ein Auto schon beinahe ein Muss, wobei man in der Stadt ganz einfach drauf verzichten kann.

weiblich, 23 Jahre städtisch

Hier auf dem Dorf fährt niemand, der älter ist als 25, mit der Bahn nach Köln.

männlich, 21 Jahre, ländlich

Daher ist es nicht verwunderlich, dass der PKW-Führerschein für viele junge Menschen nach wie vor einen hohen Stellenwert hat: 85 Prozent der Gen Z besitzen ihn oder planen dessen Erwerb (siehe Abbildung 12, S. 58) – ein klares Zeichen für die Notwendigkeit individueller Mobilitätslösungen in strukturell benachteiligten Räumen.

Die Verkehrsmittelnutzung ist weitgehend unabhängig von der Milieuzugehörigkeit

Vergleicht man junge Befragte mit Milieuzugehörigkeiten, zeigen sich nur geringe Unterschiede in der alltäglichen Verkehrsmittelnutzung. Die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs liegt im Konservativ-Gehobenen sowie im Neo-Ökologischen Milieu etwas über dem Durchschnitt, während sie im Nostalgisch-Bürgerlichen und im Prekären Milieu etwas darunter liegt (siehe Abbildung 10). Noch geringer fallen die Unterschiede bei der Nutzung des Autos aus (siehe Abbildung 11).

Dies legt den Schluss nahe, dass die Entscheidung zwischen Auto und ÖPNV stark von (in-)strukturellen Gegebenheiten abhängt: Wie gut ist das ÖPNV-Angebot vor Ort und steht ein Auto als Alternative zur Verfügung? Wie noch gezeigt wird, spielen Nachhaltigkeitserwägungen dabei nur eine untergeordnete Rolle. Selbst umweltbewusste oder wenig autoaffine Personen greifen zum Auto, wenn praktikable Busverbindungen fehlen.



Nutzung des ÖPNV (Gen Z)

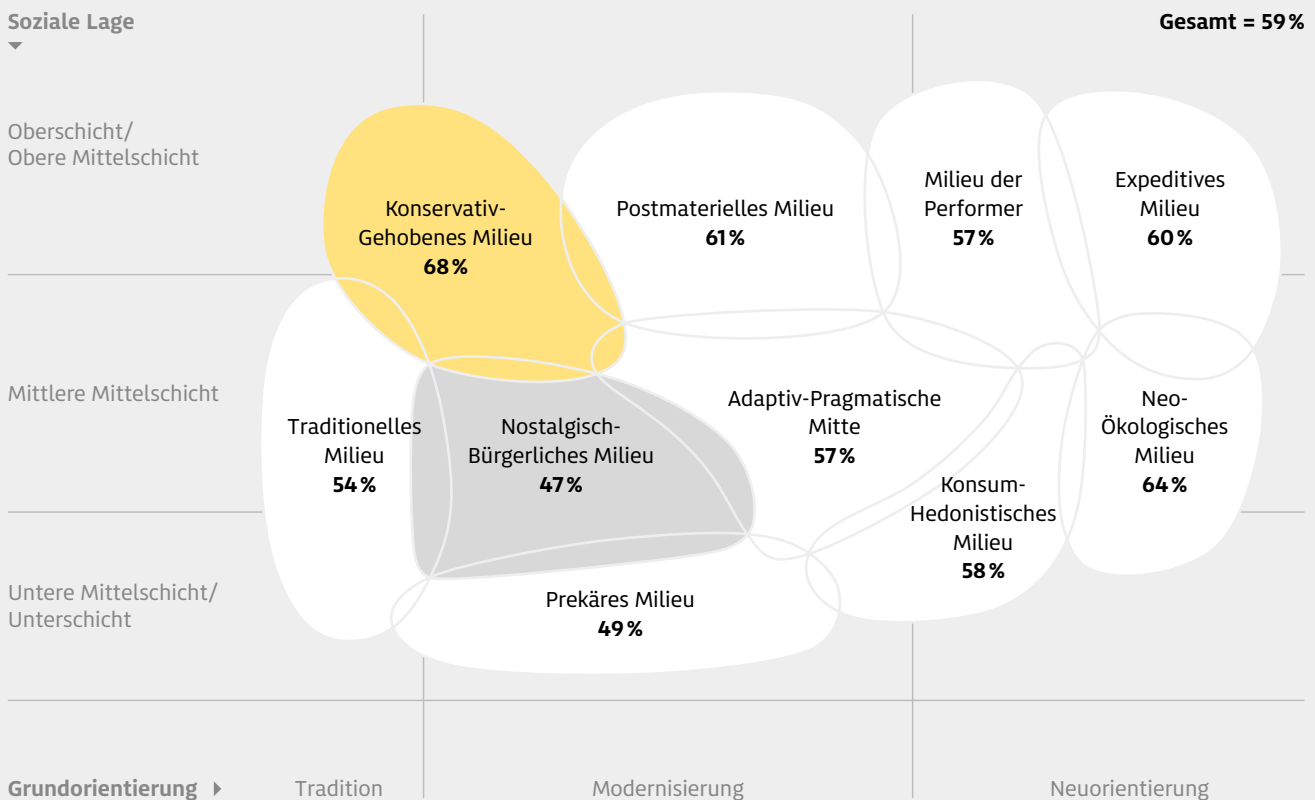


Abbildung 10: Nutzung des ÖPNV an mindestens ein bis drei Tagen pro Woche nach Sinus-Milieus (Gen Z)

Basis: 2.006 Befragte 16–27 Jahre | F23. Wie häufig nutzt Du üblicherweise die folgenden Verkehrsmittel bzw. Mobilitätsdienste? | Filter „Auto als Fahrerin oder Fahrer“ (nur Befragte mit PKW-Führerschein, n=1.499) | Quelle: SINUS | Grafik: eigene Darstellung

Signifikanzniveau 0,001 0,01 0,05

Überdurchschnittlich ■ ■ ■

Unterdurchschnittlich ■ ■ ■

Mobilität als Frage der Zugänglichkeit: Verkehrsmittelmix und Ungleichheiten

Ob ein Verkehrsmittel Teil des persönlichen Mobilitätsmixes werden kann, hängt maßgeblich von seiner Zugänglichkeit ab. In der Bevölkerungsbefragung wurde daher zum einen danach gefragt, wer Zugang zu bestimmten Verkehrsmitteln hat, z. B. zu einem Auto. Zum anderen wurde erhoben, wie es um die Erreichbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel steht (zum Beispiel ÖPNV und Sharing-Angebote).

Sechs von zehn jungen Menschen der Gen Z haben Zugang zu einem Auto. Wer keinen Zugriff auf ein eigenes Auto oder auf eine Mitfahrgelegenheit hat, dem bleibt oft nur der ÖPNV, das Rad oder der Weg zu Fuß.

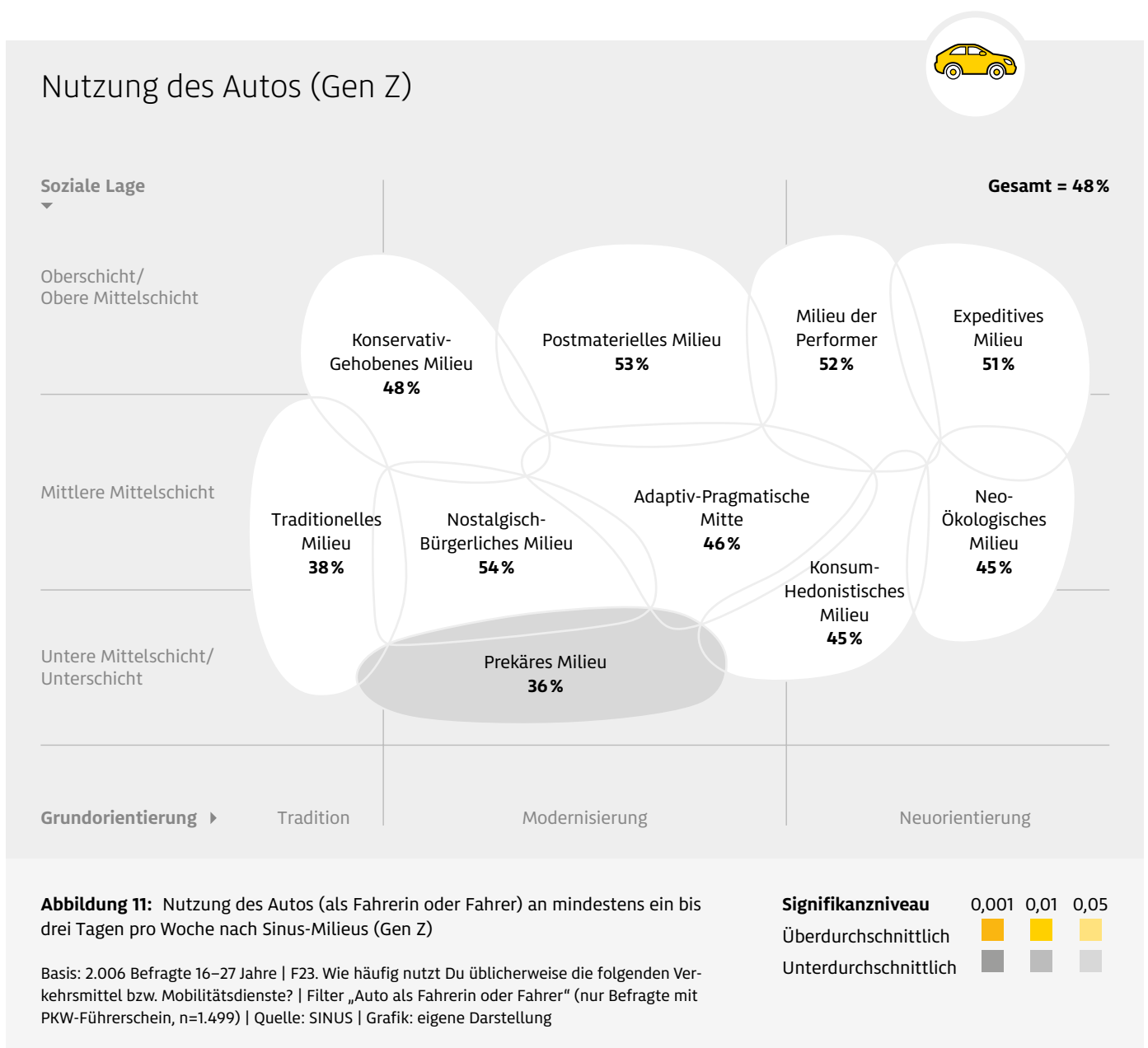


Abbildung 12: Führerschein Auto (Klasse B) – Besitz und geplant

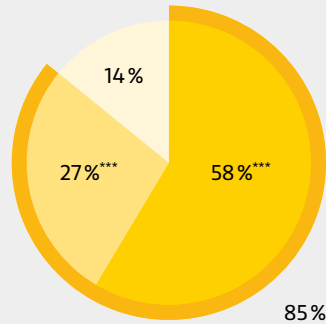
Basis: 3.615 Befragte 16–74 Jahre (gewichtet 2.000 Fälle) | 2.006 Befragte 16–27 Jahre (gewichtet 339 Fälle) | F18. Welche der folgenden Führerschein-klassen besitzt Du oder möchtest Du erwerben?

Signifikanzniveau der Abweichung von Gesamtbevölkerung: * 0,05 | ** 0,01 | *** 0,001

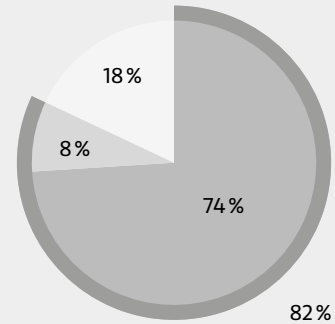
Führerschein – Besitz und geplant



16–27 Jahre



16–74 Jahre



■ „Besitze ich“ ■ „Besitze ich oder Erwerb geplant“
■ „Erwerb geplant“ ■ „Kein Besitz und (vorerst) kein Erwerb geplant“

Gerade was das private Auto betrifft, unterliegen junge Menschen altersbedingt größeren Einschränkungen als ältere Erwachsene. In der Gen Z haben 58 Prozent jederzeit Zugriff auf ein Auto – sei es als Selbst- oder Mitfahrende. In der Online-Gesamtbevölkerung liegt dieser Anteil erwartungsgemäß mit 69 Prozent höher. 41 Prozent haben noch keinen Führerschein (in der Gesamtbevölkerung sind dies 26 Prozent) (siehe Abbildung 12). Somit ist der Verkehrsmittelmix ohne das Auto für die Gen Z deutlich eingeschränkter und stärker auf den ÖPNV fokussiert als für den Rest der Erwachsenenbevölkerung (siehe Abbildung 13).

Auch die geografische Erreichbarkeit des ÖPNV spielt eine zentrale Rolle (siehe Abbildung 14, S. 60): Während 71 Prozent der Gen Z den ÖPNV vom Wohnort aus gut erreichen, sind

Car- und Bikesharing-Angebote deutlich weniger verfügbar: Nur jede/-r Vierte berichtet von einer guten Erreichbarkeit dieser Angebote.

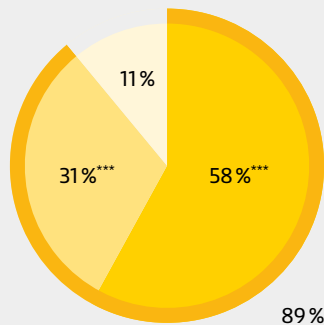
Erreichbarkeit von öffentlichen Nahverkehrs- und Sharing-Angeboten: in urbanen Ballungsräumen gut, jenseits der Großstädte oft mangelhaft.

Auffällig ist das Gefälle zwischen Stadt und Land: In Großstädten (ab 100.000 Einwohnern) geben vier von fünf Befragten an, den ÖPNV gut erreichen zu können, in kleineren Städten und ländlichen Räumen (unter 5.000 Einwohnern) trifft dies nur etwa auf die Hälfte zu.

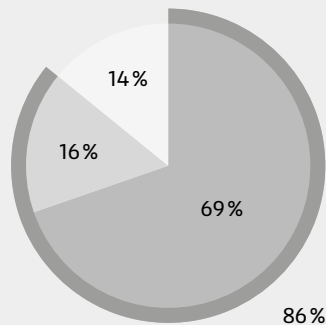
Private Verfügbarkeit des Autos



16–27 Jahre



16–74 Jahre



„Jederzeit“
 „Mindestens gelegentlich“
 „Gelegentlich“
 „Gar nicht“

Abbildung 13: Private Verfügbarkeit Auto – Gen Z und deutschsprachige Online-Bevölkerung (16–74 Jahre) im Vergleich

Basis: 3.615 Befragte 16–74 Jahre (gewichtet 2.000 Fälle) | 2.006 Befragte 16–27 Jahre (gewichtet 339 Fälle) | F20. Wie oft steht Dir ein privates Auto zur Verfügung, egal ob Du selbst fährst oder gefahren wirst? | F21. Bist Du Mitglied oder Kunde bei einem Sharing-Anbieter? | F22. Besitzt Du eine Zeitkarte für den ÖPNV (z. B. Deutschlandticket, Semester-ticket, Monatskarte, Schüler-ticket)?

Signifikanzniveau der Abweichung von Gesamtbevölkerung:
* 0,05 | ** 0,01 | *** 0,001

Das Stadt-Land-Gefälle ist bei Sharing-Angeboten noch ausgeprägter: In Großstädten sind E-Scooter, Rad- oder Carsharing-Angebote erwartungsgemäß deutlich besser erreichbar als auf dem Land (siehe Abbildung 14, S. 60).

Die qualitative Befragung bestätigt diese strukturellen Unterschiede: Wo Busse selten fahren und Sharing-Angebote fehlen, bleibt oft nur das Fahrrad oder der Fußweg – selbst bei langen Distanzen oder ungünstigem Wetter. Auch in größeren Städten wird die Entfernung zur Haltestelle und die schlechte Taktung als hinderlich erlebt. Besonders abends, an Wochenenden oder Feiertagen und in der kalten Jahreszeit werden eine mangelhafte Verbindungsqualität, lange Wege und Wartezeiten als Barrieren wahrgenommen.



Erreichbarkeit von Verkehrsmitteln

Top 2 („Sehr gut“/„Eher gut“)	Gesamt	bis 5.000 Einwohner	5.000 bis 20.000 Einwohner	20.000 bis 100.000 Einwohner	100.000 bis 500.000 Einwohner	über 500.000 Einwohner
Öffentliche Verkehrsmittel (ÖPNV) (z. B. Bus, (U-)Bahn, Tram oder Zug)	71%	53%	64%	68%	80%	82%
E-Scooter-Sharing (Ausleihen oder gemeinschaftliche Nutzung eines E-Rollers)	41%	16%	24%	35%	56%	66%
Carsharing (Ausleihen oder gemeinschaftliche Nutzung eines Autos)	25%	15%	19%	21%	28%	38%
Bikesharing (Ausleihen oder gemeinschaftliche Nutzung eines Fahrrads)	25%	19%	18%	21%	29%	39%

Abbildung 14: Erreichbarkeit von Verkehrsmitteln – Gen Z nach Wohnort

Basis: 2.006 Befragte 16–27 Jahre | Sortiert nach Top 2 | F17. Wie gut erreichst Du folgende Nahverkehrsangebote von Deiner Wohnung aus? | Ortsgröße politisch

Signifikanzniveau 0,001 0,01 0,05
 Überdurchschnittlich   
 Unterdurchschnittlich   



Zusammengefasst:

Mobilität ist nicht nur eine Frage individueller Entscheidungen, sondern auch der strukturellen Verfügbarkeit – und damit zentral für gesellschaftliche Teilhabe. Fehlende Angebote schränken die Mobilitätsoptionen junger Menschen ein und machen Mobilitätsgerechtigkeit zu einer zentralen Herausforderung.

4.3 Mobilität als Teilhabe – zwischen Freiheit und Begrenzung

Um zu verstehen, was jungen Menschen bei ihrer Alltagsmobilität über die reine Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln hinaus wichtig ist, wurde in der quantitativen Befragung nach Einstellungen zur Multioptionalität gefragt (multimodale Nutzung, Kostenorientierung und Flexibilität). Zum anderen wurde erfragt, welche Kriterien bei der Verkehrsmittelwahl bedeutsam sind.

Mobilität nach Maß: Wahlfreiheit, Teilhabe und situative Mobilitätsentscheidungen

Wahlfreiheit und Flexibilität sind zentrale Mobilitätsansprüche der Gen Z (siehe Abbildung 15, S. 62). 61 Prozent der Gen Z geben an, dass es ihnen wichtig ist, zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln wählen zu können.

Die Erwartung an Multioptionalität ist besonders in den gehobenen Milieus stark ausgeprägt, vor allem im Vergleich zu den traditionellen und Mitte-Milieus (siehe Abbildung 16, S. 62). Stathöhre sowie progressive Milieus erwarten grundsätzlich Wahlmöglichkeiten in vielen Bereichen der Lebensgestaltung, sei es im Bereich des Konsums wie auch der beruflichen Orientierung. Insbesondere im Expositiven Milieu ist das Auswählenkönnen aus verschiedenen Optionen Teil des Selbstkonzepts. Dieses Milieu liebt modulares Kombinieren nicht nur in der Ernährung und im Einrichtungsstil, sondern auch beim individuellen Verkehrs-Mix. Die unterschiedlichen Erwartungen an Multioptionalität spiegeln die jeweiligen Grundorientierungen der Milieus wider: Während progressive und statushohe Gruppen Vielfalt als Ausdruck von Freiheit und Gestaltungsanspruch sehen, bevorzugen traditionellere Milieus bereits vertraute Optionen, die Sicherheit bieten.

Die Erwartung an Multioptionalität geht mit einer hohen individuellen Offenheit im Mobilitätsverhalten einher: 52 Prozent legen sich

bewusst nicht auf ein bestimmtes Verkehrsmittel fest, sondern treffen situationsabhängige Entscheidungen. 43 Prozent macht es auch Spaß, verschiedene Verkehrsmittelkombinationen auszuprobieren. Und 56 Prozent sind bereit, für eine kostengünstige Verbindung auch mehrmals umzusteigen – selbst wenn dies mit zusätzlichem Aufwand verbunden ist (siehe Abbildung 15, S. 62).

Die Gen Z denkt Mobilität multimodal. Ihr geht es weniger um ein bestimmtes Verkehrsmittel, sondern darum, situations- und bedarfsabhängig optimal ans Ziel zu kommen.

Die qualitativen Erhebungen bestätigen diesen Eindruck einer Generation, die Mobilität vor allem modular versteht und sich dann gut bedient fühlt, wenn sie selbstbestimmt und je nach Situation und Bedürfnis zwischen unterschiedlichen Alternativen wählen kann. Gerade Befragte aus kleineren Städten oder ländlichen Regionen wünschen sich mehr Angebote für Leih-Scooter sowie Carsharing und bessere Übergänge zwischen PKW und ÖPNV.

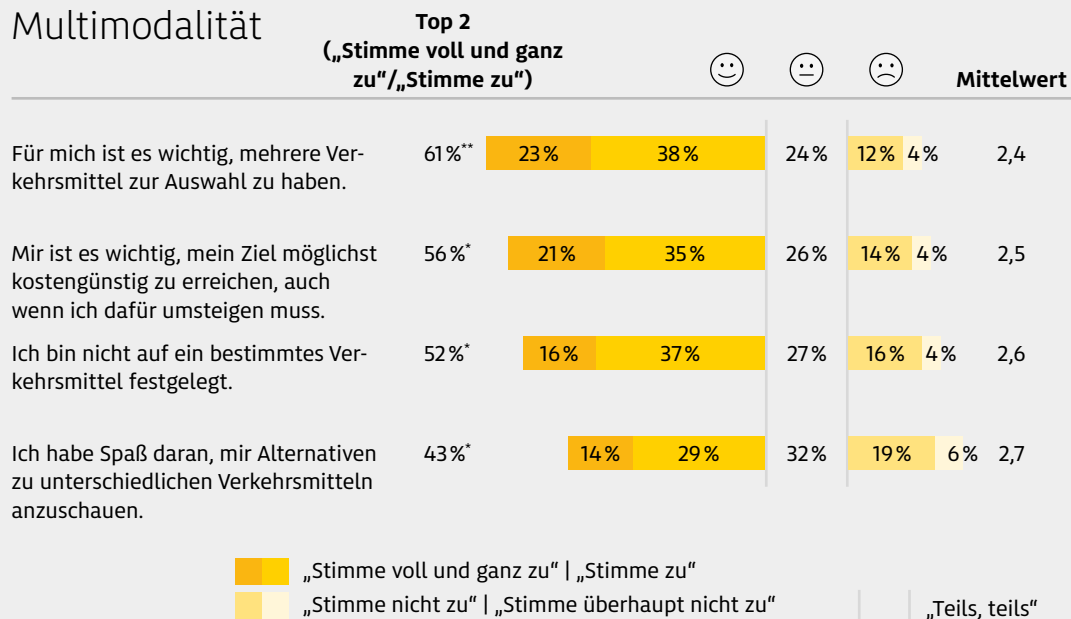
Abbildung 15: Haltungen zur Multimodalität, Kostenorientierung und Flexibilität bei der Verkehrsmittelnutzung – Gen Z und deutschsprachige Online-Bevölkerung (16–74 Jahre) im Vergleich

Basis: 3.615 Befragte 16–74 Jahre (gewichtet 2.000 Fälle) | 2.006 Befragte 16–27 Jahre (gewichtet 339 Fälle) | F39. Inwiefern stimmst Du den folgenden Aussagen zu?

Signifikanzniveau der Abweichung von Gesamtbevölkerung: * 0,05 | ** 0,01 | *** 0,001

Haltung zu Multimodalität

16–27 Jahre



Soziale Lage

Oberschicht/
Obere Mittelschicht

Mittlere Mittelschicht

Untere Mittelschicht/
Unterschicht

Haltung zu Multimodalität

Gesamt = 61%

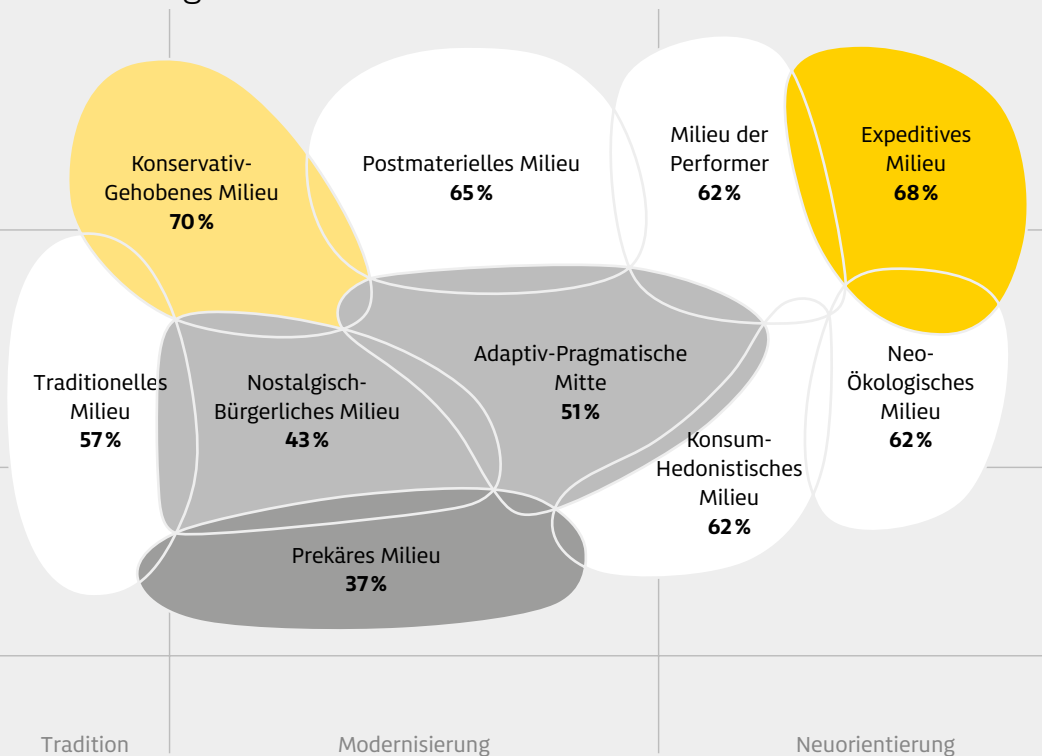


Abbildung 16: Haltung zu Multimodalität in den Sinus-Milieus (Gen Z)

Basis: 2.006 Befragte 16–27 Jahre | F47. Wie gut würde Dir diese mögliche Zukunft gefallen? | Quelle: SINUS | Grafik: eigene Darstellung

Signifikanzniveau: 0,001 0,01 0,05
 Überdurchschnittlich:
 Unterdurchschnittlich:



16–74 Jahre

Top 2
(„Stimme voll und ganz zu“/„Stimme zu“)



Mittelwert

51%	17%	34%	27%	13%	8%	2,6
49%	20%	29%	26%	17%	9%	2,7
46%	15%	31%	28%	17%	10%	2,7
36%	11%	25%	28%	22%	14%	3,0

„Stimme voll und ganz zu“ | „Stimme zu“
„Stimme nicht zu“ | „Stimme überhaupt nicht zu“ | „Teils, teils“

Es ist halt wichtig, dass man an Flexibilität denkt. (...) und dass man ein bisschen mehr Carsharing [gemeint ist Ridesharing] anbieten kann, auch auf dem Land oder für Leute, die wie ich vom Dorf in die Stadt fahren, gerade abends. In Pakistan gibt es so was überall – so wie bei Uber.

weiblich, 24 Jahre, ländlich

Wie im weiteren Verlauf noch argumentiert wird, ist Multimodalität nicht nur eine Systemerwartung, sondern auch eine Bewältigungsstrategie im Umgang mit den Unzulänglichkeiten des aktuellen Verkehrssystems (Staus, Unzuverlässigkeit des ÖPNV).

Kriterien der Verkehrsmittelwahl: Funktionalität wichtiger als Lifestyle oder Klimaschutz

Um mehr darüber zu erfahren, welche Motive hinter dem Mobilitätsverhalten der Gen Z liegen, wurden die Erwartungen bei der Verkehrsmittelwahl beleuchtet. Die Verkehrsmittelwahl der Gen Z orientiert sich dabei vor allem an funktionalen und alltagspraktischen Kriterien (siehe Abbildung 17, S. 64).

An erster Stelle stehen: Schnelligkeit (52 Prozent), Verlässlichkeit (48 Prozent), geringe Kosten (44 Prozent), Flexibilität (43 Prozent) und Komfort (37 Prozent). Damit zeigen sich ähn-

liche Grundprioritäten wie in der Gesamtbevölkerung – jedoch mit teilweise anderen Gewichtungen: So sind jungen Menschen etwa Schnelligkeit und Komfort etwas wichtiger als älteren Generationen. Auffällig gering fällt der Stellenwert ökologischer Aspekte aus: Nur 12 Prozent der jungen Befragten nennen Umweltfreundlichkeit/Klimaschutz als wichtiges Kriterium – ein überraschend niedriger Wert angesichts der oft unterstellten Klimasensibilität der Gen Z.



Kriterien für die Verkehrsmittelwahl

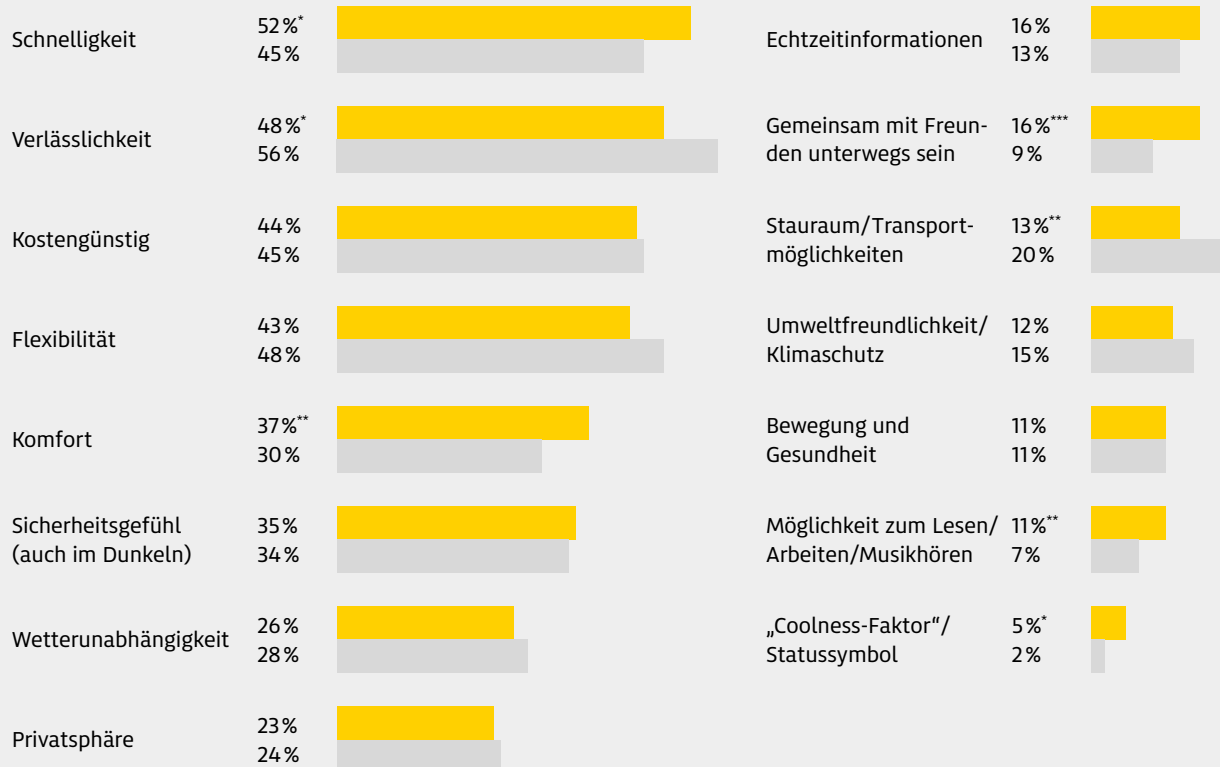


Abbildung 17: Kriterien bei der Verkehrsmittelwahl – Gen Z und deutschsprachige Online-Bevölkerung (16–74 Jahre) im Vergleich

■ 16–27 Jahre
■ 16–74 Jahre

Basis: 3.615 Befragte 16–74 Jahre (gewichtet 2.000 Fälle) | 2.006 Befragte 16–27 Jahre (gewichtet 339 Fälle) | F33. Was ist Dir bei der Verkehrsmittelwahl wichtig? (Max. 5 Nennungen möglich)

Signifikanzniveau der Abweichung von Gesamtbevölkerung: * 0,05 | ** 0,01 | *** 0,001

Die Wahl des Verkehrsmittels ist auch bei der Gen Z in erster Linie durch funktionale Abwägungen bestimmt: Verfügbarkeit, Schnelligkeit, Zuverlässigkeit und Kosten.

Höher als in der Gesamtbevölkerung gewichtet wird dagegen das Bedürfnis, gemeinsam mit dem Freundeskreis unterwegs zu sein (16 Prozent vs. 9 Prozent) – ein Hinweis auf den sozialen Charakter von Mobilitätserlebnissen in dieser Altersgruppe.

Generationenunabhängig am wenigsten wichtig sind Lifestyle-Aspekte (Möglichkeiten zum Lesen, Arbeiten, Musikhören und der „Coolness-Faktor“).¹

Die Bedeutung einzelner Kriterien variiert insgesamt nur gering nach demografischen Merkmalen oder Milieuzugehörigkeit. So zeigen sich beispielsweise kaum Unterschiede zwischen jungen Menschen in städtischen und ländli-

¹ Bei einer differenzierten Betrachtung der 16- bis 27-Jährigen zeigt sich gleichwohl, dass der Anteil derer, für die Mobilitätszeiten auch Freizeit- und Mediennutzungsphasen sind, unter den 16- bis 18-Jährigen mit 15 Prozent höher ist, in der Gruppe der 19- bis 26-Jährigen jedoch wieder deutlich zurückgeht (siehe dazu Vertiefungsstudie).

chen Räumen, wenn es um selektionsleitende Faktoren bei der Verkehrsmittelwahl geht.

Einige Unterschiede innerhalb der Gen Z sind jedoch erwähnenswert:

- Sicherheitsaspekte sind für junge Frauen deutlich wichtiger als für junge Männer (43 Prozent vs. 28 Prozent) – insbesondere in Bezug auf nächtliche oder unübersichtliche Situationen.
- Umweltfreundlichkeit und Klimaschutz spielen im Durchschnitt zwar nur eine untergeordnete Rolle (12 Prozent), sind jedoch für das Postmaterielle Milieu besonders relevant (29 Prozent). Das deckt sich mit dessen werteorientierter Grundhaltung und erhöhtem Umweltbewusstsein.

Vor dem Hintergrund der qualitativen Befunde lassen sich die zentralen Kriterien bei der Verkehrsmittelwahl noch genauer verstehen – vor allem in Hinblick auf Wunsch und Wirklichkeit.

Schnell, zuverlässig, stressfrei?
Anspruch und Wirklichkeit
klaffen auseinander.

Sowohl in der quantitativen als auch in der qualitativen Erhebung gelten Schnelligkeit und Zuverlässigkeit als zentrale Kriterien bei der Verkehrsmittelwahl. Dabei zeigt sich keine grundsätzliche Präferenz für ein bestimmtes Verkehrsmittel – entscheidend ist, was im jeweiligen Kontext als schnellste und verlässlichste Option wahrgenommen wird. In Städten punktet der ÖPNV, wenn Taktung und Umstiege stimmen – er spart Zeit, umgeht Staus und erspart die Parkplatzsuche. Auf dem Land hingegen ist das Auto oft alternativlos: Schlechte ÖPNV-Anbindungen machen es zur einzigen praktikablen Lösung – sofern es verfügbar ist.

Ich hätte zwar ebenso mit dem Zug fahren können, die Mutter von meinen Freunden hat uns allerdings Gott sei Dank gefahren. Da sie eher ländlich leben, sind die Zugarbindungen nämlich extrem miserabel. Wir hätten knapp viermal so lange gebraucht, wenn wir mit dem Zug oder dem Bus gefahren wären.

männlich, 17 Jahre, städtisch

Der Wunsch nach Schnelligkeit geht mit einem starken Bedürfnis nach Planbarkeit und Zuverlässigkeit einher: Wird Mobilität als verlässlich erlebt, schafft sie nicht nur zeitliche Effizienz, sondern auch ein Gefühl von Kontrolle und entspannter Alltagsgestaltung. Wird Mobilität als unzuverlässig erlebt – etwa durch Verspätungen, Ausfälle oder schlechte Anschlüsse –, führt das zu Stress, Frust und organisatorischem Mehraufwand. Besonders betroffen sind junge Menschen außerhalb urbaner Zentren. Überwiegen negative Alltagserfahrungen, wird der ÖPNV als Zeitfresser statt Zeitsparer erlebt. Die Folge: Junge Menschen steigen auf das Auto um. Die Entscheidung für das Auto erfolgt vor allem aus dem Wunsch nach mentaler und zeitlicher Entlastung (Verlässlichkeit, Planungssicherheit, Stressreduktion), weniger aus Komfort- oder Statusgründen.

(...) da meckere ich erst mal eine halbe Stunde gefühlt darüber, wie schlecht eigentlich die Busse und Bahnen sind und dass ich nie wieder mehr Bahn fahren will, wenn ich 18 bin, weil ich dann sofort auf ein Auto umsteige. (...) einfach was Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit usw. angeht.

männlich, 17 Jahre, städtisch

Solange der Zeitverlust und die Abhängigkeit beim ÖPNV so groß sind, bleibt das Auto erstmal weiter interessant für mich.

männlich, 20 Jahre, ländlich

Komfort und Sicherheit sind nicht entscheidend, jedoch im Alltag spürbar.

Komfort spielt bei der Verkehrsmittelwahl eine untergeordnete Rolle – wird aber relevant, wenn grundlegende Erwartungen nicht erfüllt werden: eine gute Verbindungsqualität, Sitzplätze, saubere Fahrzeuge, funktionierende Klimaanlage. Auch unangenehme Mitreisende sind ein wiederkehrender Kritikpunkt. Gerade im ÖPNV werden diese Standards häufig nicht erreicht, was das Komfort- und Sicherheitsempfinden beeinträchtigt und damit indirekt auch die Wahl des Verkehrsmittels beeinflusst.

In der quantitativen Befragung spielt Sicherheit bei der Verkehrsmittelwahl insgesamt nur eine untergeordnete Rolle. Die qualitativen Erhebungen zeigen jedoch, dass sie für

junge Frauen – insbesondere in spezifischen Situationen wie abends und bei unangenehmen Mitreisenden – eine zentrale Bedeutung haben kann. Begegnungen mit lauten Männergruppen, Betrunkenen oder grenzüberschreitendes Verhalten führen häufig zu einem erhöhten Unsicherheitsgefühl. In solchen Kontexten wird das Auto nicht aus Komfortgründen gewählt, sondern weil es als sicherer Rückzugsraum gilt.

Vor allem als Frau fühle ich mich im Auto sicherer. Wenn ich weiß, dass ich ohne Auto abends unterwegs wäre, meide ich es rauszugehen.

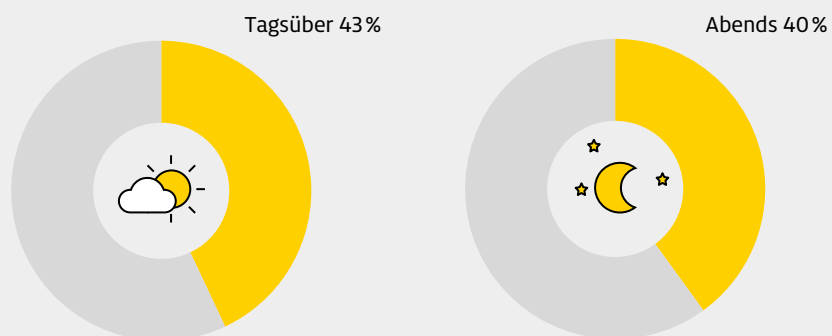
weiblich, 19 Jahre, städtisch

Trotz dieser Erfahrungen zeigt die quantitative Befragung: Die Unsicherheitswahrnehmung hat insgesamt nur geringen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl. Der ÖPNV wird abends von der Gen Z ähnlich häufig genutzt wie tagsüber (43 Prozent vs. 40 Prozent). Dennoch bleibt die Frage der Sicherheit ein wichtiger Aspekt von Mobilitätsgerechtigkeit (siehe Abbildung 18).

Abbildung 18: ÖPNV-Nutzung in der Freizeit (Gen Z)

Basis: 2.006 Befragte 16–27 Jahre | F26/27.
Wenn Du in deiner Freizeit tagsüber/abends unterwegs bist, welches Verkehrsmittel nutzt Du normalerweise? (Mehrfachnennungen, hier Item „Öffentlicher Nahverkehr in der Region“) | Filter „Auto als FahrerIn oder Fahrer“ (nur Befragte mit PKW-Führerschein)

ÖPNV-Nutzung (Gen Z)



4.4 Umweltbewusstsein – ohne moralischen Zeigefinger

Im öffentlichen Diskurs um die aktuelle und zukünftige Verkehrspolitik nehmen Klima- und Umweltfragen eine zentrale Stellung ein. Im Zentrum stehen sowohl die gesamtgesellschaftliche Herausforderung, die Klimaziele zu erreichen, als auch die Frage, welchen Beitrag Einzelne durch ihr Mobilitätsverhalten zur Emissionsreduktion leisten können. Vor diesem Hintergrund wurden in der Studie einige Fragen dazu gestellt, wie die Gen Z und die Gesamtbevölkerung Klima- und Umweltaspekte im Zusammenhang mit Mobilität bewerten. Im Mittelpunkt standen dabei zwei Aspekte: Wie ausgeprägt ist die Problemwahrnehmung? Und wie beeinflusst sie das konkrete Mobilitätsverhalten?

Klimabewusstsein ja – persönliche Verantwortung etwas weniger

Fragt man nach der generellen Problemwahrnehmung, ergibt sich ein ambivalentes Meinungsbild: Die Gen Z ist sich zwar in großen Teilen der ökologischen Herausforderungen im Mobilitätskontext durchaus bewusst. Zugleich bestehen aber auch Skepsis, Verunsicherung und soziale Abwägungen im Hinblick auf die Bereitschaft, in diesen Fragen auch persönlich Verantwortung zu übernehmen.

- **Bewusstsein und kollektive Wirksamkeit:** Die Mehrheit der Gen Z versteht grundsätzlich den Zusammenhang von Mobilitätsverhalten und Umwelt- bzw. Klimaschutz (siehe Abbildung 19, S. 68): Die Hälfte (51 Prozent) ist der Ansicht, dass die aktuelle Form der Mobilität schlecht für Klima und Umwelt ist, und 58 Prozent glauben, dass die Menschen in Deutschland durch ihr Mobilitätsverhalten etwas für Klima und Umwelt tun können.
- **Verantwortungsübernahme:** 42 Prozent sehen sich selbst in der Verantwortung, durch ihr eigenes Verhalten zu mehr Klima- und Umweltschutz beizutragen.
- **Kritik am öffentlichen Diskurs:** Ein Drittel der Gen Z (35 Prozent) empfindet die Darstellung der Klima- und Umweltprobleme im öffentlichen Diskurs als übertrieben.

- **Erwartete persönliche Konsequenzen:** Fast die Hälfte (47 Prozent) befürchtet, dass klimafreundliche Mobilität für sie persönlich zu Mehrkosten führen wird. Dieser Wert liegt deutlich unter dem der Gesamtbevölkerung (57 Prozent).

Mit diesen Haltungen und Ambivalenzen unterscheidet sich die Gen Z insgesamt betrachtet nur wenig von der Gesamtbevölkerung (siehe Abbildung 19, S. 68 f).

Wenig verwunderlich hängt die generelle Einstellung zu Klima- und Umweltfragen innerhalb der Gen Z stark vom soziokulturellen Hintergrund der befragten Person ab.

In Klima- und Umweltfragen ist die Gen Z gespalten. Vertreter und Vertreterinnen der progressiven Leitmilieus weisen im Mobilitätskontext die stärksten Nachhaltigkeitsorientierungen auf, während diese für den modernen oder traditionellen Mainstream eine geringere Rolle spielen.

Abbildung 19: Einstellungen zu Klima und Umwelt im Mobilitätskontext – Gen Z und deutschsprachige Online-Bevölkerung (16–74 Jahre) im Vergleich

Basis: 3.615 Befragte 16–74 Jahre (gewichtet 2.000 Fälle) | 2.006 Befragte 16–27 Jahre (gewichtet 339 Fälle) | Sortiert nach Top 2 | F37. Inwiefern stimmst Du den folgenden Aussagen zu den Themen Klima und Umwelt zu?

Signifikanzniveau der Abweichung von Gesamtbevölkerung: * 0,05 | ** 0,01 | *** 0,001

Einstellungen zu Klima und Umwelt

16–27 Jahre

	Top 2 („Stimme voll und ganz zu“/„Stimme zu“)		😊	😐	☹️	Mittelwert
Ich glaube, dass wir Menschen in Deutschland durch unser Mobilitätsverhalten etwas für den Umwelt- und Klimaschutz bewirken können.	58 %	18 % 40 %	27 %	11 % 4 %	2,4	
Das aktuelle Mobilitätsverhalten der Gesellschaft ist schlecht für Klima und Umwelt.	51 %	16 % 35 %	33 %	11 % 4 %	2,5	
Ich befürchte, dass ein grundlegender Wandel hin zu klimafreundlicher Mobilität für mich mit Mehrkosten verbunden ist.	47 %***	12 % 34 %	34 %	16 % 4 %	2,6	
Ich fühle mich persönlich verantwortlich, zum Umwelt- und Klimaschutz beizutragen, indem ich mich möglichst umweltfreundlich fortbewege.	42 %	13 % 29 %	34 %	17 % 7 %	2,8	
Die Bedeutung von Umwelt- und Klimaproblemen wird in der Öffentlichkeit übertrieben dargestellt.	35 %	10 % 25 %	30 %	25 % 10 %	3,0	

 „Stimme voll und ganz zu“ | „Stimme zu“
 „Stimme nicht zu“ | „Stimme überhaupt nicht zu“
 „Teils, teils“

Junge Befragte aus den progressiven Leitmilieus (Postmaterielle, Expeditiv, Neo-Ökologische) äußern sich insgesamt klimabewusster als etwa die Adaptiv-Pragmatische Mitte oder das Prekäre Milieu, in denen ökologische Fragen eine geringere Relevanz besitzen oder mit anderen Alltagsorgen konkurrieren (siehe Abbildung 20, S. 70).

Interessant ist jedoch: Selbst in den Milieus, wo Umwelt- und Klimathemen grundsätzlich auf große Zustimmung stoßen, bröckelt das Bekenntnis zu Klima- und Umweltschutz, wenn

es um das eigene Verhalten geht: Befragte aus dem Expeditiven und dem Neo-Ökologischen Milieu bewegen sich in dieser Frage nur noch im Durchschnittsbereich und erreichen bei der Zustimmung für die persönliche Verantwortung keine Mehrheit mehr. Einzig im Postmateriellen Milieu sieht sich eine klare Mehrheit (56 Prozent) persönlich in der Pflicht, klimafreundlicher zu handeln.

Dies scheint zunächst überraschend, da sowohl Nachhaltigkeitsfragen wie auch kollektive Selbstwirksamkeit und Sensibilität



16–74 Jahre

Top 2
(„Stimme voll und ganz
zu“/„Stimme zu“)



Mittelwert



„Stimme voll und ganz zu“ | „Stimme zu“
 „Stimme nicht zu“ | „Stimme überhaupt nicht zu“ | „Teils, teils“

für gesellschaftliche Fragen besonders stark ausgeprägt sind in den Leit-/Zukunftsmilieus (Postmaterielle, Expeditiv, Neo-Ökologische). Zugleich zeigt sich jedoch auch hier, dass im Mobilitätskontext und möglicherweise auch angesichts fehlender Alternativen Klimaaspekte im Hinblick auf konkrete Verhaltensorientierung in den Hintergrund treten, da klimafreundliches Mobilitätsverhalten aktuell mit hohem persönlichem Mehraufwand bzw. persönlichem Verzicht (Stichwort: Fernreisen und Fliegen) einhergeht.

Diese Differenzen lassen sich durch die jeweiligen Grundorientierungen der Milieus erklären: Während die Leit- und Zukunftsmilieus Nachhaltigkeit als Teil ihres Wertekanons begreifen, geraten ökologische Prinzipien im Alltag – insbesondere im Mobilitätsverhalten – ins Hintertreffen, wenn sie mit Komforteinbußen oder Einschränkungen verbunden sind. In traditionelleren und sozial belasteten Milieus wiederum konkurrieren Umweltfragen stärker mit existenziellen Sorgen und dem Wunsch nach Stabilität (siehe Abbildung 21, S. 71).

Milieuspezifische Zustimmung, dass aktuelles Mobilitätsverhalten der Gesellschaft schlecht für Klima und Umwelt ist (Gen Z)

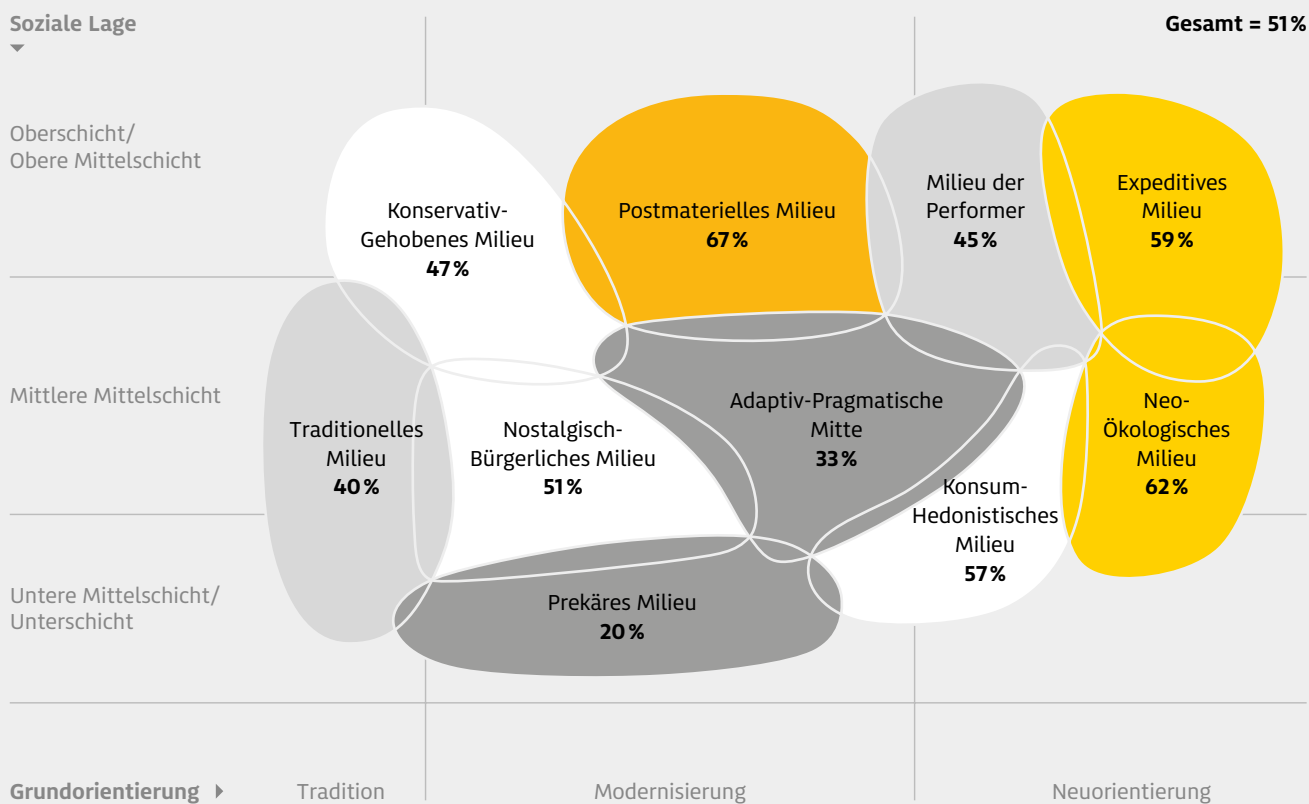


Abbildung 20: Milieuspezifische Zustimmung, dass aktuelles Mobilitätsverhalten der Gesellschaft schlecht für Klima und Umwelt ist (Gen Z)

Basis: 2.006 Befragte 16–27 Jahre | Sortiert nach Top 2 | F37. Inwiefern stimmst Du den folgenden Aussagen zu den Themen Klima und Umwelt zu? | Quelle: SINUS | Grafik: eigene Darstellung

Signifikanzniveau 0,001 0,01 0,05

Überdurchschnittlich

Unterdurchschnittlich

Milieuspezifische Zustimmung, dass man sich persönlich verantwortlich fühlt (Gen Z)

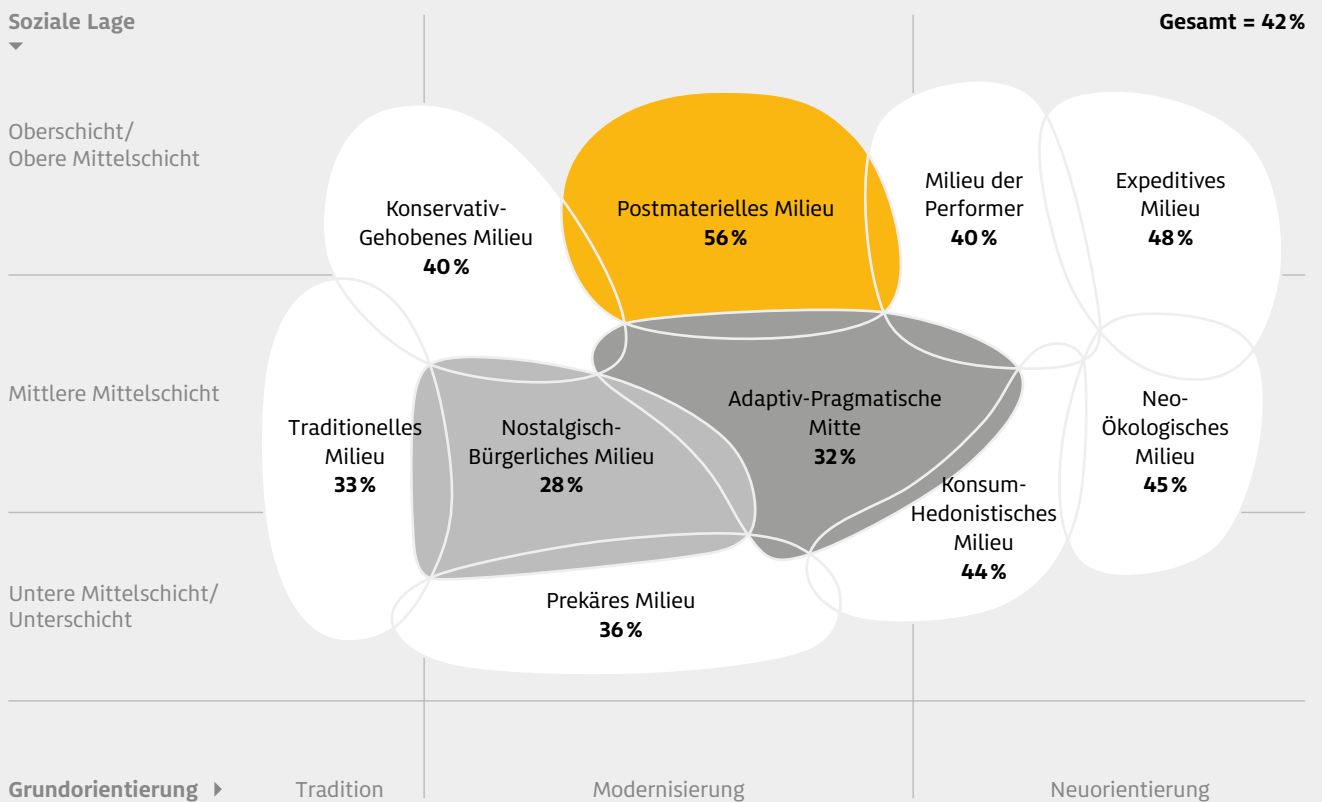


Abbildung 21: Milieuspezifische Zustimmung, dass man sich persönlich verantwortlich fühlt, durch umweltfreundliche Mobilität zum Umwelt- und Klimaschutz beizutragen (Gen Z)

Signifikanzniveau 0,001 0,01 0,05

Überdurchschnittlich

Unterdurchschnittlich

Basis: 2.006 Befragte 16–27 Jahre | Sortiert nach Top 2 | F37. Inwiefern stimmst Du den folgenden Aussagen zu den Themen Klima und Umwelt zu? | Quelle: SINUS | Grafik: eigene Darstellung

Zusammengefasst:

Die dargestellte Diskrepanz zwischen allgemeiner Haltung und individueller Verantwortungsbereitschaft lässt darauf schließen, dass es vielen Menschen leichter fällt, moralisch richtige Überzeugungen zu äußern, als diese im konkreten Handeln umzusetzen. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, wie sich Klimabewusstsein in tatsächliches Handeln übersetzt. Führt eine klima- und umweltfreundliche Grundhaltung auch zu entsprechendem Mobilitätsverhalten oder bleibt ökologisches Problembewusstsein auf die Einstellungsebene beschränkt?

Klimafreundliches Verhalten im Nahverkehr aus Pragmatismus – nicht aus ökologischer Überzeugung

Was die allgemeine Problemwahrnehmung angeht, zeigt sich die Gen Z sensibler für die negativen Klima- und Umweltauswirkungen der aktuellen Mobilität als ältere Generationen (51 Prozent in der Gen Z vs. 42 Prozent bei den Babyboomern). Zugleich fürchten sie seltener die Mehrkosten eines Wandels in Richtung klimafreundlicher Mobilität als ältere Generationen (47 Prozent in der Gen Z vs. 61 und 59 Prozent in der Gen X und bei den Babyboomern). In den anderen Einstellungsfragen liegen die Generationen näher beieinander.

Vergleicht man Einstellungen und Verhalten vor diesem Hintergrund, zeigt sich zudem: Die Gen Z ist mit ihrer starken ÖPNV-Orientierung (siehe Kapitel 4.2) deutlich umweltfreundlicher unterwegs, als man es von ihren Einstellungen her erwarten würde. Während nur

42 Prozent der Gen Z angeben, sich persönlich für umweltfreundliche Mobilität verantwortlich zu fühlen, nutzen 59 Prozent regelmäßig den ÖPNV – das ist auch im Vergleich aller Generationen der höchste Wert. Bei den über 60-Jährigen ist es genau umgekehrt: 40 Prozent sehen sich in der Verantwortung, aber nur 22 Prozent nutzen den ÖPNV regelmäßig.

Die oben beschriebene Vermutung, dass sich Klimaschutz leichter denken als im Mobilitätsalltag auch faktisch umsetzen lässt, stimmt somit nur für die älteren Generationen, nicht aber für die Gen Z. Diese bewegt sich zwar klimafreundlicher, nicht jedoch aus tiefer Überzeugung. Diese Diskrepanz zwischen normativer Zustimmung zu Nachhaltigkeit und der Priorisierung funktionaler Kriterien im Alltag bedeutet: Auch wenn viele Menschen Nachhal-

Abbildung 22: Einstellungen Klima und Umwelt und tatsächliches Mobilitätsverhalten (hier ÖPNV-Nutzung an mindestens ein bis drei Tagen pro Woche) im Generationenvergleich

Basis: 2.006 Befragte
16–27 Jahre | Sortiert nach Top 2 | F37. Inwiefern stimmst Du den folgenden Aussagen zu den Themen Klima und Umwelt zu? Wie häufig nutzt Du üblicherweise die folgenden Verkehrsmittel bzw. Mobilitätsdienste? (Übersicht) | Öffentlicher Nahverkehr in der Region (mind. an ein bis drei Tagen pro Woche)

■ Nutzung ÖPNV
■ F37. Zustimmung (Top 2)

Einstellungen Klima und Umwelt und tatsächliches Mobilitätsverhalten

Ich glaube, dass wir Menschen in Deutschland durch unser Mobilitätsverhalten etwas für den Umwelt- und Klimaschutz bewirken können.

Das aktuelle Mobilitätsverhalten der Gesellschaft ist schlecht für Klima und Umwelt.

16–27 Jahre

59 %
58 % -1 %

59 %
51 % -8 %

28–45 Jahre

40 %
58 % +18 %

40 %
47 % +7 %

46–60 Jahre

25 %
47 % +22 %

25 %
42 % +17 %

61+ Jahre

22 %
52 % +30 %

22 %
42 % +20 %

tigkeit grundsätzlich befürworten, heißt das nicht automatisch, dass sie ihr Verhalten im Alltag danach ausrichten. Statt Nachhaltigkeit als festen Maßstab zu nutzen, wird sie eher als eine von mehreren Optionen betrachtet – und oft gegen praktische Anforderungen wie Zeit, Kosten oder Komfort abgewogen. Das heißt: Nachhaltigkeit wird nicht abgelehnt, sondern situativ eingeordnet und ist nicht immer das entscheidende Kriterium für Handeln im Alltag (siehe Abbildung 22).

Es wäre also zu kurz gegriffen, die ÖPNV-Nutzung auf die etwas stärker ausgeprägte Nachhaltigkeitsorientierung in der Gen Z zurückzuführen. Viele junge Menschen besitzen alters- und einkommensbedingt kein eigenes Auto und nutzen während ihrer Ausbildung stark vergünstigte ÖPNV-Zeitkarten. Der öf-

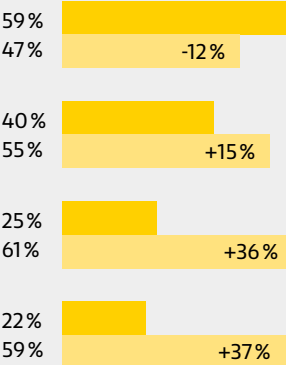
fentliche Nahverkehr wird aus funktionalen Gründen zur naheliegenden und oft alternativen Wahl. Auch in den qualitativen Fokusgruppen zeigt sich, dass umweltpolitische Überzeugungen bei der Verkehrsmittelwahl eine untergeordnete Rolle spielen.

Wenn ich in Hamburg bin, nutze ich umweltfreundlichere Fortbewegungsmittel als mein Auto zu Hause [auf dem Land]. Aber ich muss dazu auch sagen, dass bei mir da nicht im Fokus steht, dass das umweltfreundlich ist, sondern, wie schnell bin ich damit?

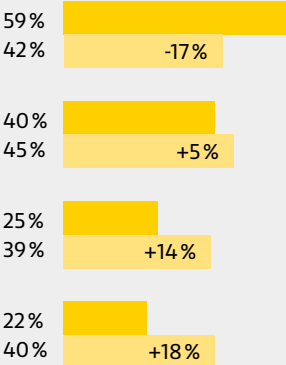
weiblich, 25 Jahre, ländlich



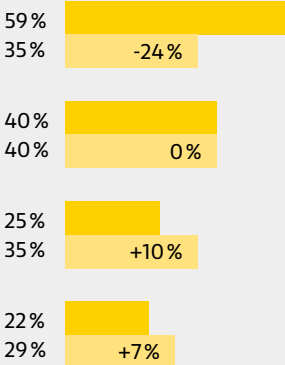
Ich befürchte, dass ein grundlegender Wandel hin zu klimafreundlicher Mobilität für mich mit Mehrkosten verbunden ist.



Ich fühle mich persönlich verantwortlich, zum Umwelt- und Klimaschutz beizutragen, indem ich mich möglichst umweltfreundlich fortbewege.



Die Bedeutung von Umwelt- und Klimaproblemen wird in der Öffentlichkeit übertrieben dargestellt.



Ich glaube, das ist ja das Problem, meine umweltfreundliche Bewegung ist nur aus der Not heraus. Sonst würde ich jede Strecke mit dem Auto machen, weil es einfach komfortabler ist. Bahnfahren macht einfach keinen Spaß.

männlich, 21 Jahre, ländlich

Die Gen Z ist umweltfreundlich mobil – aber oft notgedrungen, weil das Auto (noch) keine Option ist.

Wie oben dargelegt, ist Nachhaltigkeit für die Gen Z zwar relevant, jedoch nicht handlungsleitend. Stattdessen dominieren funktionale Kriterien die Mobilitätsentscheidungen. Im Umkehrschluss bedeutet dies: Wenn das Angebot an öffentlicher Mobilität nicht überzeugt, ist ein Wechsel zum Auto wahrscheinlich, sobald finanzielle Mittel es erlauben. Die derzeit hohe ÖPNV-Nutzung in der Gen Z ist somit kein Garant für dauerhaft umweltfreundliches Verhalten, sondern vielmehr ein Hinweis auf bestehende Mobilitätslücken, die ohne attraktive Alternativen langfristig zu einer Re-Automobilisierung führen könnten. Darauf weisen einige Teilnehmende der qualitativen Fokusgruppen hin.

Mit dem Auto dauert es 45 Minuten, mit Bus und Bahn im Optimalfall, der leider nicht oft eintritt, anderthalb Stunden. Solang diese Diskrepanz so riesig ist, ja, werde ich auch da nicht umsteigen, nur um etwas umweltfreundlicher von A nach B zu kommen.

männlich, 21 Jahre, ländlich

Das [Thema Umwelt und Klima] ist schon wichtig, aber ich glaube, dass ich da gar nicht mehr bewusst darüber nachdenke, weil ich einfach hier auf das Auto angewiesen bin.

weiblich, 24 Jahre, ländlich

Das konkrete Mobilitätsverhalten folgt in dieser Altersgruppe Verfügbarkeit und Nutzen – nicht Überzeugung. Nachhaltigkeit ist relevant, jedoch nicht prioritär und klimafreundliche Optionen zählen nur, wenn sie auch praktisch überzeugen.

Milieus unterscheiden sich eher im Umweltbewusstsein, weniger im Mobilitätsverhalten

Wie bereits beschrieben, denken die 16- bis 27-Jährigen in Klima- und Umweltfragen je nach Milieuzugehörigkeit sehr unterschiedlich (siehe Abbildung 20, S. 70 und siehe Abbildung 21, S. 71). Diese Differenzen nivellieren sich jedoch weitgehend, wenn man das tatsächliche Mobilitätsverhalten betrachtet. Betrachtet man die Alltagsmobilität (z. B. durch regelmäßige ÖPNV-Nutzung) dieser Altersgruppe, fallen die Unterschiede zwischen klimasensiblen und klimaskeptischeren Milieus überraschend gering aus (siehe Abbildung 23, S. 76). Wenn es um Flugreisen geht, zeigen sich gar keine signifikanten Unterschiede mehr zwischen den Milieus (siehe Abbildung 24, S. 77). Daraus lässt sich schließen: Milieus prägen Haltungen, aber mit Blick auf umweltfreundliche Mobilität nicht automatisch auch das tatsächliche Verhalten.

Die Erklärung für diese Diskrepanz liegt wiederum in der Dominanz des Funktionalen, wenn es um Mobilität geht. Denn klimafreundliche Mobilität ist für die meisten nur relevant, wenn die zentralen Mobilitätsbedürfnisse erfüllt werden. Oder wenn Alternativen zu klimafreundlichen Verkehrsmitteln weniger verfügbar sind. In den qualitativen Fokusgruppen geben viele offen zu, dass sie kaum bereit sind, zugunsten umweltfreundlicherer Alternativen auf Schnelligkeit, Zuverlässigkeit, Komfort und Sicherheit zu verzichten. Sie nutzen den ÖPNV notgedrungen und glauben nicht an moralische Appelle oder Verbote. Vielmehr erwarten sie, dass sich ökologisch vorteilhaftere Mobilitätsangebote durch ihre höhere Attraktivität für die Nutzenden gegenüber dem klassischen (Verbrenner-)PKW durchsetzen.

Die Umwelt liegt mir sehr am Herzen, und ich fliege auch bewusst nicht viel. Aber beim Thema Sicherheit würde ich immer zum Auto greifen, weil mir meine Sicherheit wichtiger als die Umwelt ist.

weiblich, 19 Jahre, städtisch

Also ich werde nicht in Betracht ziehen, mit Bus und Bahn zu fahren, wenn ich (...) mit dem Auto gute 45 Minuten fahre und mit Bus und Bahn im Optimalfall, der leider nicht oft eintritt, fahre ich anderthalb Stunden. Solang diese Diskrepanz so riesig ist, ja, werde ich auch da nicht umsteigen, nur um etwas umweltfreundlicher von A nach B zu kommen. (...) Weil nur mit Moral wird man schwer ganze Gesellschaften grün bewegen.

männlich, 21 Jahre, ländlich

Ausgehend von einem Alltag, in dem Mobilität vor allem funktional und pragmatisch organisiert wird, stellt sich die Frage, wie die junge Generation auf die Zukunft blickt. Welche Erwartungen, Hoffnungen – aber auch Zweifel – verbinden junge Menschen mit den kommenden Jahren? Und wie viel Vertrauen bringen sie politischen und technologischen Lösungen entgegen? Das folgende Kapitel beleuchtet die Zukunftsvorstellungen der Gen Z: zwischen Innovationslust und Realismus, zwischen Vision und Umsetzungskepsis.



Milieuspezifische Verkehrsmittelnutzung – ÖPNV

Soziale Lage

Oberschicht/
Obere Mittelschicht

Mittlere Mittelschicht

Untere Mittelschicht/
Unterschicht

Grundorientierung ▶

Tradition

Modernisierung

Neuorientierung

Gesamt = 59 %

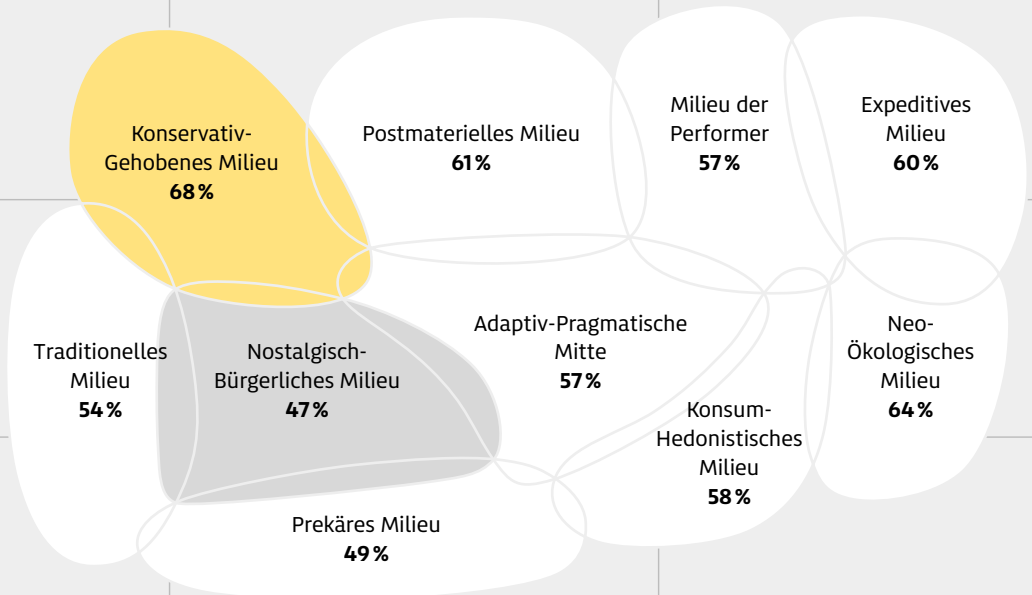


Abbildung 23: Milieuspezifische Verkehrsmittelnutzung – ÖPNV-Nutzung an mindestens ein bis drei Tagen pro Woche (Gen Z)

Basis: 2.006 Befragte 16–27 Jahre | F23. Wie häufig nutzt Du üblicherweise die folgenden Verkehrsmittel bzw. Mobilitätsdienste? | Filter „Auto als FahrerIn oder Fahrer“ (nur Befragte mit PKW-Führerschein, n=1.499) | Quelle: SINUS | Grafik: eigene Darstellung

Signifikanzniveau 0,001 0,01 0,05

Überdurchschnittlich

Unterdurchschnittlich



Milieuspezifische Verkehrsmittelnutzung – Flugzeug



Soziale Lage

Gesamt = 37%

Oberschicht/
Obere Mittelschicht

Mittlere Mittelschicht

Untere Mittelschicht/
Unterschicht

Grundorientierung ▶

Tradition

Modernisierung

Neuorientierung

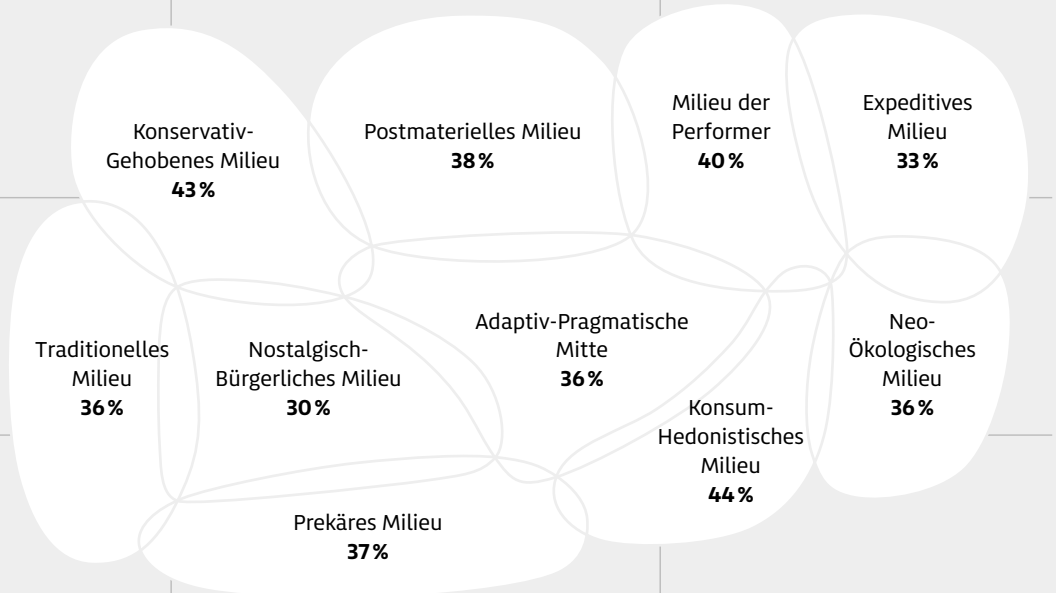


Abbildung 24: Milieuspezifische Verkehrsmittelnutzung – Flugzeug als Verkehrsmittel im letzten Urlaub (Gen Z)

Basis: 1.552 Befragte 16–27 Jahre | F29. Welche(s) Verkehrsmittel hast Du für diese Reise genutzt? (Mehrfachnennungen möglich) | Quelle: SINUS | Grafik: eigene Darstellung

Signifikanzniveau 0,001 0,01 0,05

Überdurchschnittlich ■ ■ ■

Unterdurchschnittlich ■ ■ ■



5

Junge Perspektiven auf die Mobilität von morgen

Wie wird sich Mobilität in den nächsten zehn Jahren verändern – und welche Vorstellungen davon hat die junge Generation? Glaubt die Gen Z an Flugtaxi und KI-gesteuerte Fahrzeuge? Wie steht sie zu einer Zukunft mit weniger Autos oder zu Sharing-Modellen? Und wie viel Vertrauen bringt sie dem Verkehrssystem entgegen, wenn es um zukunftsfähige Lösungen geht?

Dieses Kapitel untersucht, wie junge Menschen die Zukunft der Mobilität sehen, was sie für wünschenswert und was für realisierbar erachten. Im Zentrum stehen vier Mobilitätsszenarien, die sowohl hinsichtlich ihrer Wünschbarkeit als auch ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit bewertet wurden. Ergänzt durch qualitative Fokusgruppen zeigt sich: Die junge Generation ist offen für Wandel, bevorzugt multimodale und nachhaltige Mobilitätsformen und bringt technologische Offenheit gepaart mit einer gewissen Skepsis und einem Blick für strukturelle Hürden mit.

Die Ergebnisse offenbaren eine zentrale Spannung: Der Wunsch nach Veränderung ist vorhanden, doch das Vertrauen in die tatsächliche Umsetzbarkeit bleibt begrenzt. Besonders mit Blick auf den ländlichen Raum überwiegt die Skepsis gegenüber einer schnellen Transformation. Die Gen Z denkt Mobilität differenziert – zwischen funktionalem Alltag, sozialer Teilhabe und technologischer Innovation. Dabei wird deutlich: Zukunftsfähigkeit bemisst sich nicht allein an visionären Konzepten, sondern an deren Alltagstauglichkeit und an der Frage, ob sie Mobilitätsgerechtigkeit ermöglicht – unabhängig vom Wohnort.

5.1 Zwischen Innovationswunsch und Umsetzungsskepsis

Ein Schwerpunkt der quantitativen Befragung lag auf den Einstellungen zur Zukunft der Mobilität sowie zur Bewertung möglicher Maßnahmen für eine Mobilitätswende. Den Befragten wurden dazu vier unterschiedliche Mobilitätsszenarien zur Einschätzung vorgelegt – jeweils mit Blick auf deren Eintrittswahrscheinlichkeit in den nächsten zehn Jahren sowie deren Wünschbarkeit (siehe Abbildung 25):

Szenario 1: „Weiter so“	Szenario 2: „Nachhaltige Verkehrswelt“	Szenario 3: „Multimodalität“	Szenario 4: „Technologie“
Fortsetzung der privaten Automobilität	Umbau im Sinne eines Umweltverbunds	Alle Verkehrsmittel sind wichtig	Autonome Fahrzeuge als Alltagsverkehrsmittel
Das Auto bleibt in vielen Städten das dominierende Verkehrsmittel (teilweise auch elektrisch). Die Klimabewegung hat an Einfluss verloren. Der Ausbau von ÖPNV und Radinfrastrukturen wurde nur sporadisch vorangetrieben. Der ÖPNV ist in Spitzenzeiten überfüllt und der Ausbau stockt mangels finanzieller Mittel.	Der ÖPNV hat sich stark verbessert und ist flächendeckend vorhanden, kostengünstig, zuverlässig und komfortabel. Der Individualverkehr mit dem Auto ist stark zurückgegangen. Das umweltbewusste Verhalten führt zu einem umfassenden Umbau der Städte. Rad- und Fußwege sind attraktiv ausgebaut. Carsharing, Bikesharing und öffentliche Shuttleservices prägen das urbane Mobilitätsbild.	Das Auto ist weiterhin ein dominantes Verkehrsmittel, das in Städten stärker reguliert wird (Tempolimit, autofreie Zonen). Alternativen wie Leihfahrräder, E-Scooter und Sharing-Angebote werden genutzt. Die Infrastruktur für Zufußgehende und Radfahrende wurde deutlich verbessert. Der öffentliche Raum wurde zugunsten von umweltfreundlicher Mobilität und Grünflächen umgestaltet. Jeder nutzt situationsgerecht das jeweils optimale Verkehrsmittel.	Autonom fahrende elektrische Fahrzeuge sind weit verbreitet und werden für den öffentlichen Nahverkehr und Carsharing genutzt. Autonome Züge befördern Leute rund um die Uhr. Der Bedarf an privaten Autos sinkt. Der Verkehr wird durch KI gesteuert. Es gibt keinen Stau mehr und kaum noch Unfälle. Flugtaxis befördern Güter und Personen. Drohnen und Roboter liefern Pakete aus. Alle Verkehrsmittel sind miteinander vernetzt und können mit einem Ticket genutzt werden.

Abbildung 25: Überblick der in der standardisierten Befragung vorgelegten Zukunftsszenarien

Im Anschluss an die quantitative Umfrage wurden die zukunftsweisenden Szenarien 2, 3 und 4 in Fokusgruppen mit Teilnehmenden aus der Gen Z vertiefend diskutiert, um besser zu verstehen, welche Erwartungen oder auch Befürchtungen mit solchen Veränderungsszenarien einhergehen.

Analog zur Bewertung der Szenarien wurde in der quantitativen Umfrage auch erhoben, welche technologischen Innovationen in den nächsten zehn Jahren als realistisch ein-

geschätzt und wie diese individuell bewertet werden (z. B. autonomes Fahren, E-Mobilität, Drohnen oder Flugtaxi).

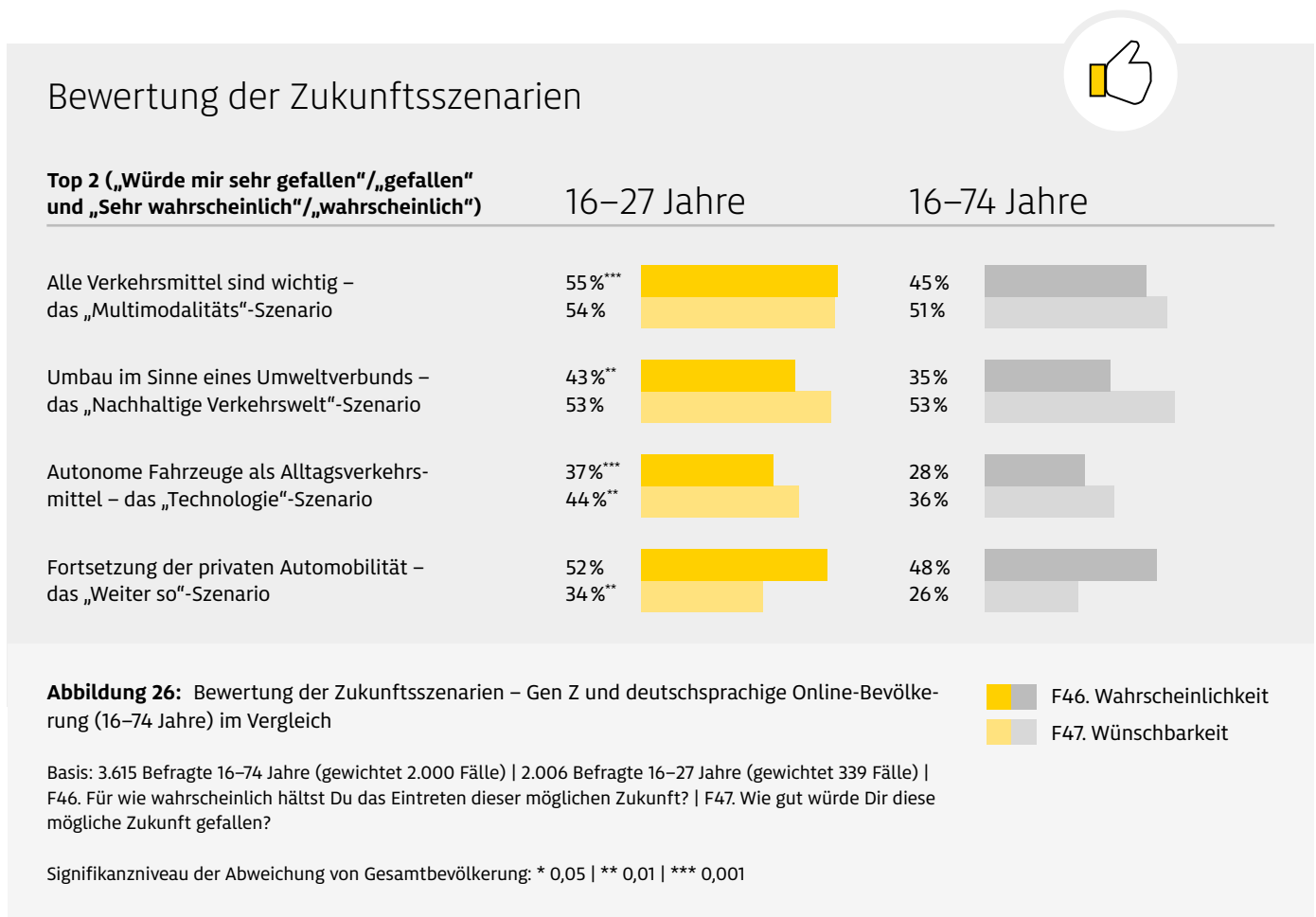
Zudem wurden die Befragten in der quantitativen Erhebung mit verkehrspolitischen Zielkonflikten konfrontiert, etwa zur Aufteilung des städtischen Raums, zu Geschwindigkeitsbegrenzungen oder zur Förderung einzelner Mobilitätsformen. Dabei galt es, sich jeweils zwischen alternativen Lösungsvorschlägen zu entscheiden.

Veränderungswunsch ohne Veränderungsglaube

Die Bewertung der vier vorgestellten Mobilitätsszenarien zeigt ein deutliches Meinungsbild innerhalb der Gen Z (siehe Abbildung 26): Zwei Szenarien stechen als klare Favoriten hervor: das „Multimodalitäts“-Szenario und das „Nachhaltige Verkehrswelt“-Szenario. Eines wird deutlich abgelehnt: das „Weiter so“-Szenario. Im Vergleich zur Gesamtbevölkerung

zeigt sich die Gen Z deutlich offener für neue Mobilitätskonzepte.

Am stärksten erwünscht ist das „Multimodalitäts“-Szenario, bei dem alle Verkehrsmittel eine wichtige Rolle spielen. Mit 54 Prozent Zustimmung bei der Gen Z und 51 Prozent in der Gesamtbevölkerung zeigt sich ein klarer



Wunsch nach Flexibilität, Wahlfreiheit und einem vielfältigen Mobilitätsmix. Die hohe Zustimmung unter jungen Menschen deutet darauf hin, dass multimodale Mobilität als attraktiv und alltagstauglich wahrgenommen wird. Ebenso hoch bewertet wird das „Nachhaltige Verkehrswelt“-Szenario, das auf einen Umbau im Sinne eines Umweltverbunds abzielt. Mit jeweils 53 Prozent Zustimmung wird deutlich, dass ökologische Ziele grundsätzlich unterstützt werden – sowohl von der Gen Z als auch von der Gesamtbevölkerung. Die hohe Wünschbarkeit verweist auf ein normatives Ideal, das unter passenden Rahmenbedingungen mitgetragen wird, auch wenn es im Alltag nicht immer handlungsleitend ist. Denn, wie in Kapitel 4 dargelegt, überwiegen im Alltag pragmatische Erwägungen.

Eine Minderheit wünscht sich das „Weiter so“-Szenario, das die Fortsetzung der privaten Automobilität beschreibt. Die Gen Z zeigt mit 34 Prozent eine höhere Zustimmung als die Gesamtbevölkerung (26 Prozent). Dies spiegelt die funktionale Bedeutung des Autos wider, insbesondere in ländlichen Räumen, und zeigt, dass trotz Offenheit für Wandel das Auto weiterhin als attraktive Option gilt, wenn alternative Lösungen fehlen. Das „Technologie“-Szenario, das autonome Fahrzeuge im Alltag vorsieht, wird von der Gen Z mit 44 Prozent und von der Gesamtbevölkerung mit 36 Prozent als wünschenswert bewertet. Die Gen Z zeigt hier deutlich mehr Offenheit gegenüber technologischen Innovationen, zugleich bleibt die Zustimmung hinter den anderen Szenarien zurück. Dies deutet auf eine gewisse Skepsis oder Unsicherheit hinsichtlich der Alltagstauglichkeit autonomer bzw. technologiebezogener Systeme hin (siehe Abbildung 26, S. 81).

Insgesamt zeigt sich, dass die Gen Z vielfältige, flexible und nachhaltige Mobilitätsformen bevorzugt und dabei pragmatisch bleibt: Auch das Auto bleibt attraktiv, solange es funktionale Vorteile bietet. Technologische Innovationen werden begrüßt, jedoch nicht idealisiert. Die Wünschbarkeit ist somit selektiv, kontextabhängig und spiegelt die hybriden Lebensrealitäten junger Menschen wider.

Gleichzeitig offenbart sich eine deutliche Ambivalenz zwischen Wunsch und Wirklichkeit: Der Wunsch nach Wandel, Innovation und nachhaltiger Mobilität ist klar erkennbar – insbesondere bei der Gen Z. Doch dieser Wunsch

wird nicht uneingeschränkt von einem Vertrauen in die tatsächliche Umsetzbarkeit begleitet. Die Diskrepanz zwischen Wünschbarkeit und Wahrscheinlichkeit spiegelt sich deutlich in den Zahlen wider:

- Beim „Multimodalitäts“-Szenario halten 55 Prozent der Gen Z und 45 Prozent der Gesamtbevölkerung dessen Umsetzung für wahrscheinlich – bei hoher Wünschbarkeit (54 Prozent bzw. 51 Prozent). Das deutet darauf hin, dass dieses Szenario für viele bereits als realistische Entwicklung gilt – möglicherweise, weil multimodale Angebote im Alltag, vor allem in urbanen Räumen, zunehmend sichtbar und nutzbar sind.
- Das „Nachhaltige Verkehrswelt“-Szenario wird von jeweils über der Hälfte (53 Prozent) als wünschenswert bewertet, aber nur 43 Prozent der Gen Z und 35 Prozent der Gesamtbevölkerung glauben an dessen Realisierbarkeit. Dies ist ein deutliches Zeichen dafür, dass ökologische Ziele zwar Zustimmung finden, jedoch nicht als realistisch umsetzbar wahrgenommen werden.
- Beim „Technologie“-Szenario (autonome Fahrzeuge) liegt die Umsetzungswahrscheinlichkeit bei der Gen Z bei 37 Prozent und bei der Gesamtbevölkerung bei 28 Prozent – deutlich unter der jeweiligen Wünschbarkeit (44 Prozent bzw. 36 Prozent). Dieser Befund unterstreicht, dass insbesondere junge Menschen offen für technologische Neuerungen sind, jedoch gleichzeitig Zweifel an deren praktischer Umsetzung im Alltag haben.
- Anders verhält es sich beim „Weiter so“-Szenario, das die Fortsetzung der privaten Automobilität beschreibt. Hier halten mehr Menschen die Fortsetzung der privaten Automobilität für wahrscheinlich als wünschenswert. Das Szenario wird von 52 Prozent der Gen Z und von 48 Prozent der Gesamtbevölkerung als wahrscheinlich eingeschätzt – obwohl es mit 34 Prozent bzw. 26 Prozent als wünschenswert gilt. Das zeigt, dass dieses Szenario als realistisch eingeschätzt wird, obwohl es weniger attraktiv erscheint.

Die Diskrepanz zwischen grundsätzlicher Zustimmung und der Einschätzung der Realisier-

barkeit zeigt: Viele junge Menschen sind offen für neue Mobilitätskonzepte, zweifeln jedoch daran, dass diese auch tatsächlich umgesetzt werden – sei es aufgrund politischer Trägheit, fehlender Infrastruktur oder wirtschaftlicher Hürden. Besonders deutlich wird dies beim „Technologie“- und „Nachhaltige Verkehrswelt“-Szenario.

Im Generationenvergleich zeigt sich, dass die Jüngeren eine größere Innovationsoffenheit und Wandelbereitschaft mitbringen. Die Älteren hingegen zeigen sich insgesamt skeptischer gegenüber der Realisierbarkeit solcher Zukunftsvisionen und bewerten die Szenarien häufiger als unrealistisch. Sie bevorzugen bewährte Strukturen und orientieren sich stärker am Status quo. Während die Jüngeren offen für neue Mobilitätskonzepte sind, begegnen sie deren Realisierbarkeit mit vorsichtiger Zurückhaltung.

Diese Spannung unterstreicht das Changieren zwischen Aufbruchsstimmung und Skepsis, zwischen Offenheit für Neues und der realistischen Einschätzung bestehender Barrieren. Dabei zeigt sich die Gen Z zwar anschlussfähig an Zukunftsszenarien und mobilitätsbezogene Innovationen, bringt aus den genannten pragmatischen Gründen jedoch offenbar keinen aktiven Gestaltungsanspruch ein. Sie erkennt bestehende Barrieren realistisch an und entscheidet sich vermutlich eher für Anpassung als für das Vorantreiben von Veränderungen, deren Umsetzung sie ohnehin als unsicher einschätzt. Nachhaltigkeit und Innovation erscheinen somit weniger als fest verankerte Handlungsprinzipien, sondern als Optionen, die im Alltag immer wieder neu verhandelt werden müssen.

Unterschiedliche Zukunftswünsche und Zukunftserwartungen in den Milieus

In ihrer Bewertung erweist sich die Gen Z keineswegs als homogene Gruppe. Vielmehr gehen die normativen Zukunftsvorstellungen je nach Milieu teils deutlich auseinander: So halten rund zwei Drittel der Postmateriellen und Neo-Ökologischen das „Multimodalitäts“-Szenario für wünschenswert, während es in der Adaptiv-Pragmatischen Mitte und im Prekären Milieu deutlich weniger sind (40 bzw. 29 Prozent). Auch Angehörige des Traditionellen und Nostalgisch-Bürgerlichen Milieus zeigen sich eher skeptisch (siehe Abbildung 27, S. 84).

Ein ähnliches Muster zeigt sich beim „Nachhaltige Verkehrswelt“-Szenario. Hier stechen die Postmateriellen mit 73 Prozent Befürwortung gegenüber den anderen Milieus deutlich hervor. Die Adaptiv-Pragmatische Mitte, das Traditionelle und das Prekäre Milieu geben sich kritischer (siehe Abbildung 28, S. 85).

Das „Weiter so“-Szenario ist für die Postmateriellen am wenigsten attraktiv (nur 19 Prozent halten dies als wünschenswert), während unter den Konsum-Hedonisten jeder zweite Befragte und bei den Adaptiv-Pragmatischen 39 Prozent ein Auto-zentriertes „Wei-

ter so“ wünschenswert fänden (siehe Abbildung 29, S. 86).

Auch in der Offenheit gegenüber dem „Technologie“-Szenario gibt es Unterschiede zwischen den Milieus, jedoch weniger stark ausgeprägt als bei den anderen drei Szenarien (siehe Abbildung 30, S. 87): Progressive Milieus (Expeditive, Neo-Ökologische und Performer) sowie ein Teil des modernen Mainstreams (Konsum-Hedonisten) stehen diesem Szenario positiver gegenüber als die klassischen Leitmilieus (Konservativ-Gehobene und Postmaterielle) und die eher traditionellen Milieus (Traditionelles und Nostalgisch-Bürgerliches Milieu). Die größere Offenheit in den progressiven Leitmilieus geht einher mit einer generell größeren Aufgeschlossenheit gegenüber Veränderungen und technischen Innovationen. Zugleich sehen sich diese Milieus jedoch auch als kritische Bürgerinnen und Bürger und Konsumierende, die sich gern und umfassend informieren und sich mit diesen Themen bewusst kritisch auseinandersetzen.

Analog zu den normativen Zukunftsvorstellungen fallen auch die Einschätzungen zur Rea-

lisierbarkeit der Szenarien vor allem entlang der Milieuzugehörigkeit unterschiedlich aus. So wird das „Multimodalitäts“-Szenario in den progressiven Milieus (Expeditive, Neo-Ökologische) etwas optimistischer eingeschätzt, während in der Adaptiv-Pragmatischen Mitte und im Prekären Milieu eher pessimistische Einschätzungen überwiegen. Das „Technologie“-Szenario wiederum wird im Konsum-Hedonistischen Milieu verhältnismäßig optimistisch eingeschätzt, während es im Postmateriellen und Nostalgisch-Bürgerlichen Milieu mit Blick auf die Realisierbarkeit deutlich skeptischer bewertet wird (siehe Abbildung 27 ff.).

Die verschiedenen Milieus zeigen grundsätzlich ein unterschiedliches Zutrauen zur Ver-

änderungsfähigkeit durch Politik sowie zu Modernisierungsprozessen. Progressive Milieus glauben eher an Wandel und sehen sich auch selbst als Akteure, die dazu beitragen, Veränderungen in die Gesellschaft zu bringen (Trendsetter-Bewusstsein). An technologischen Innovationen hat vor allem das Konsum-Hedonistische Milieu Interesse bzw. hofft diese Gruppe, dass sich durch Technik viele der aktuellen Probleme lösen lassen (z. B. hier auch hohe Robotik-Faszination). Das Postmaterielle Milieu begegnet technischen Neuerungen eher mit Skepsis und setzt auf eine selektive Umsetzung nach sorgfältiger Prüfung. Im Kontext von Datenintegration und KI befürchtet dieses Milieu Beeinträchtigungen im Bereich

Befürwortung des „Multimodalitäts“-Szenarios nach Sinus-Milieus®

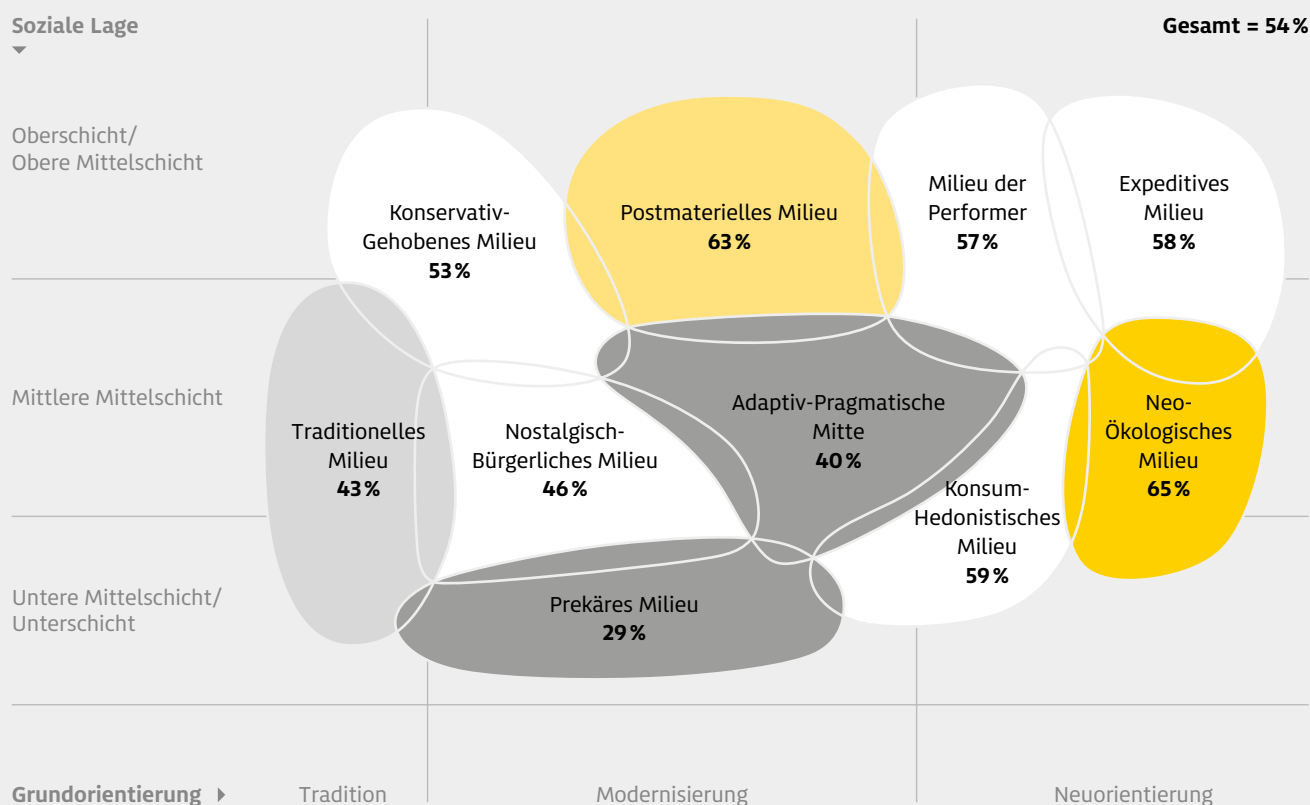


Abbildung 27: Befürwortung des „Multimodalitäts“-Szenarios nach Sinus-Milieus (Gen Z)

Basis: 2.006 Befragte 16–27 Jahre | F47. Wie gut würde Dir diese mögliche Zukunft gefallen? | Quelle: SINUS | Grafik: eigene Darstellung

Signifikanzniveau 0,001 0,01 0,05

Überdurchschnittlich ■ ■ ■

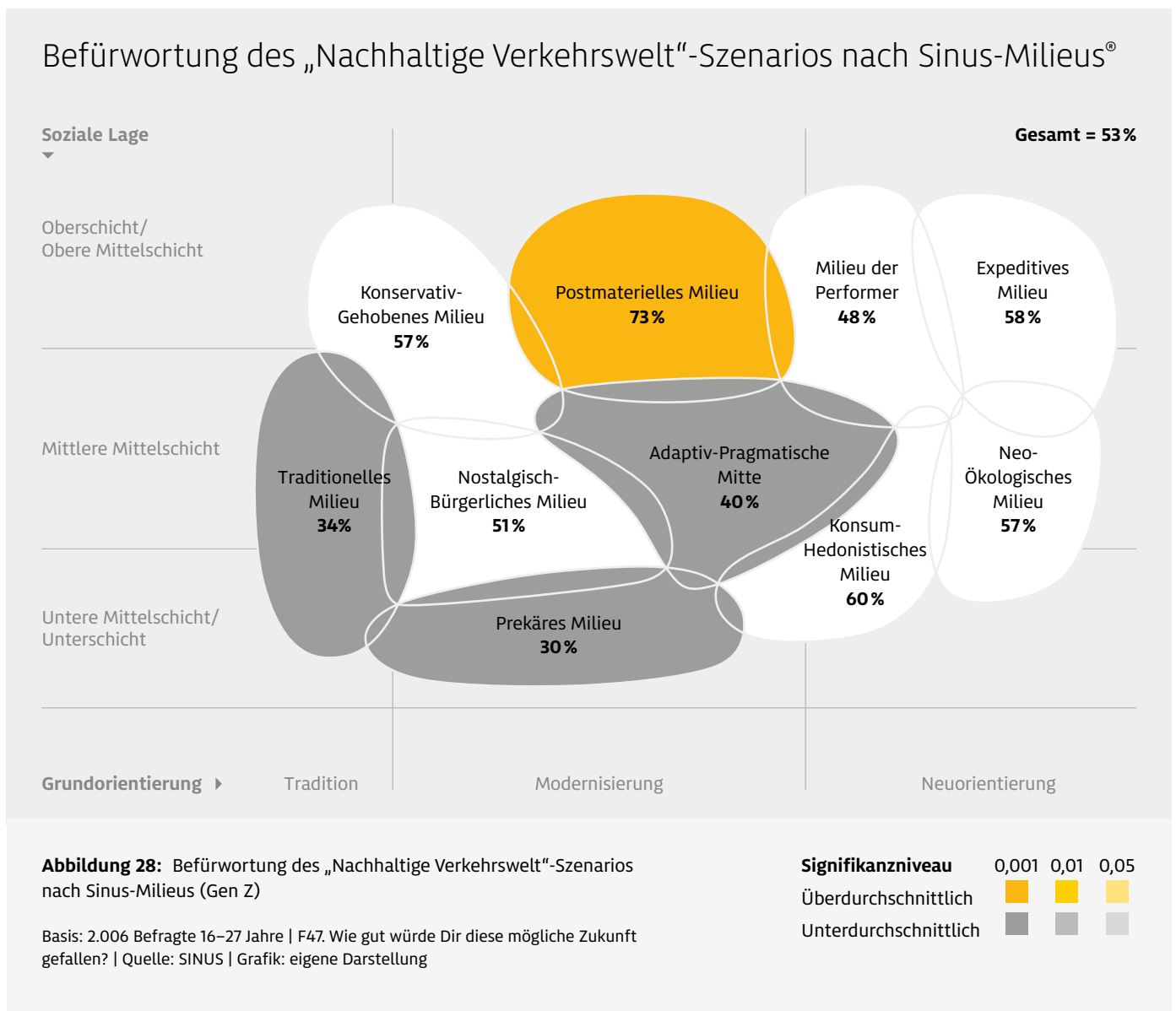
Unterdurchschnittlich ■ ■ ■

Datenschutz und Sicherheit sowie mangelnde Resilienz, wenn komplexe Systeme ausfallen.

Die Einschätzungen zur Zukunft der Mobilität verlaufen also entlang der Grundorientierungen der Milieus: Während progressive Gruppen wie die Postmateriellen, Neo-Ökologischen und Exeditiven Wandel offener gegenüberstehen und Nachhaltigkeit als gesellschaftliche Notwendigkeit begreifen, überwiegt in traditionelleren und sozial belasteten Milieus Skepsis gegenüber tiefgreifenden Veränderungen. Technologien werden je nach Milieu entweder als Lösungshoffnung (progressive Milieus, Konsum-Hedonisten) oder als potenzielles Risiko (klassische Leitmilieus, traditionelle Milieus) bewertet – entsprechend unter-

schiedlich fällt auch das Vertrauen in politische Steuerung und die eigene Wirksamkeit aus. Die Milieuzugehörigkeit prägt somit nicht nur die Zukunftsbilder, sondern auch das Zutrauen in deren Realisierbarkeit – und damit potenziell auch die Bereitschaft, sich aktiv an Veränderungsprozessen zu beteiligen. Vor allem die progressiven Milieus treten dabei als Treiber gesellschaftlicher Veränderung im Sinne von Modernisierung und Innovation auf.

Soziostrukturelle Faktoren wie Geschlecht, Einkommen oder Wohnort (Großstadt oder ländlicher Raum) spielen bei der Realisierungseinschätzung hingegen keine Rolle.



Befürwortung des „Weiter so“-Szenarios nach Sinus-Milieus®

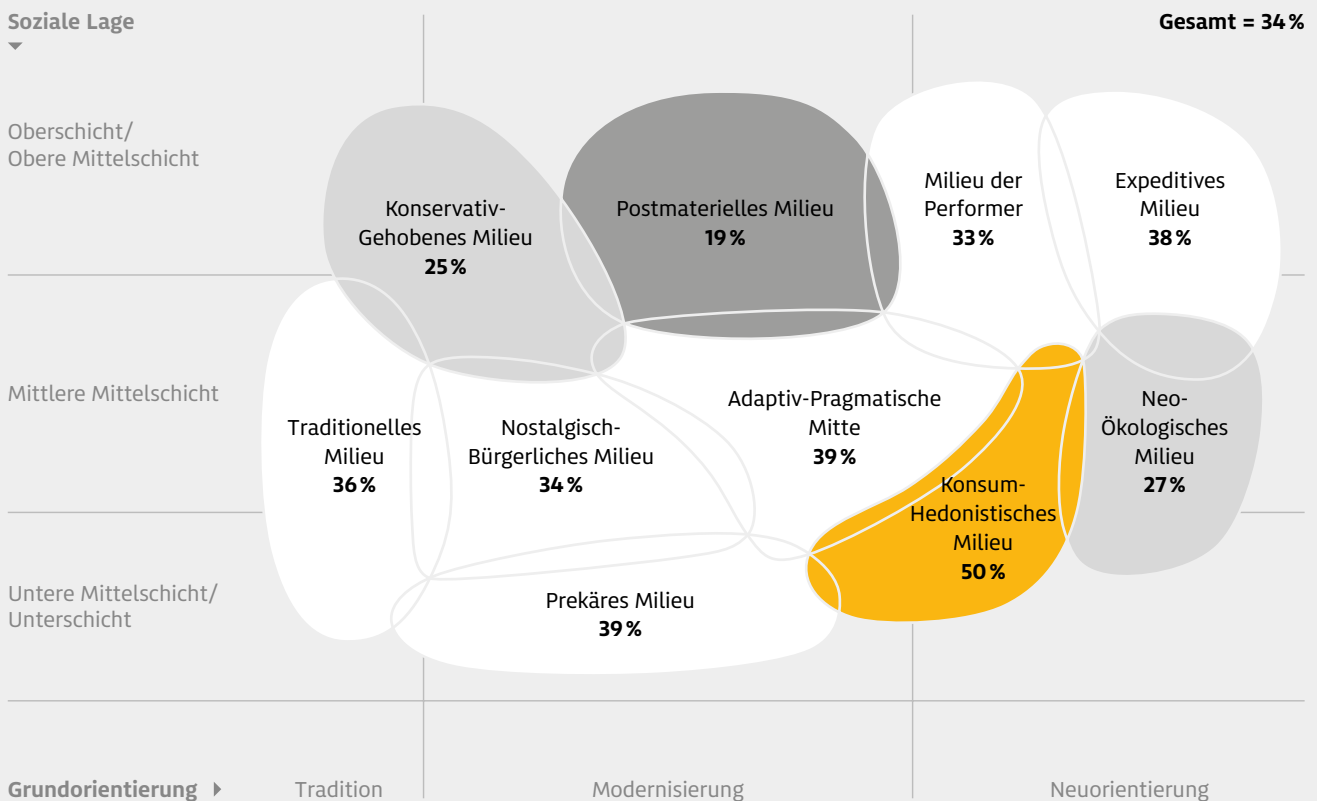


Abbildung 29: Befürwortung des „Weiter so“-Szenarios nach Sinus-Milieus (Gen Z)

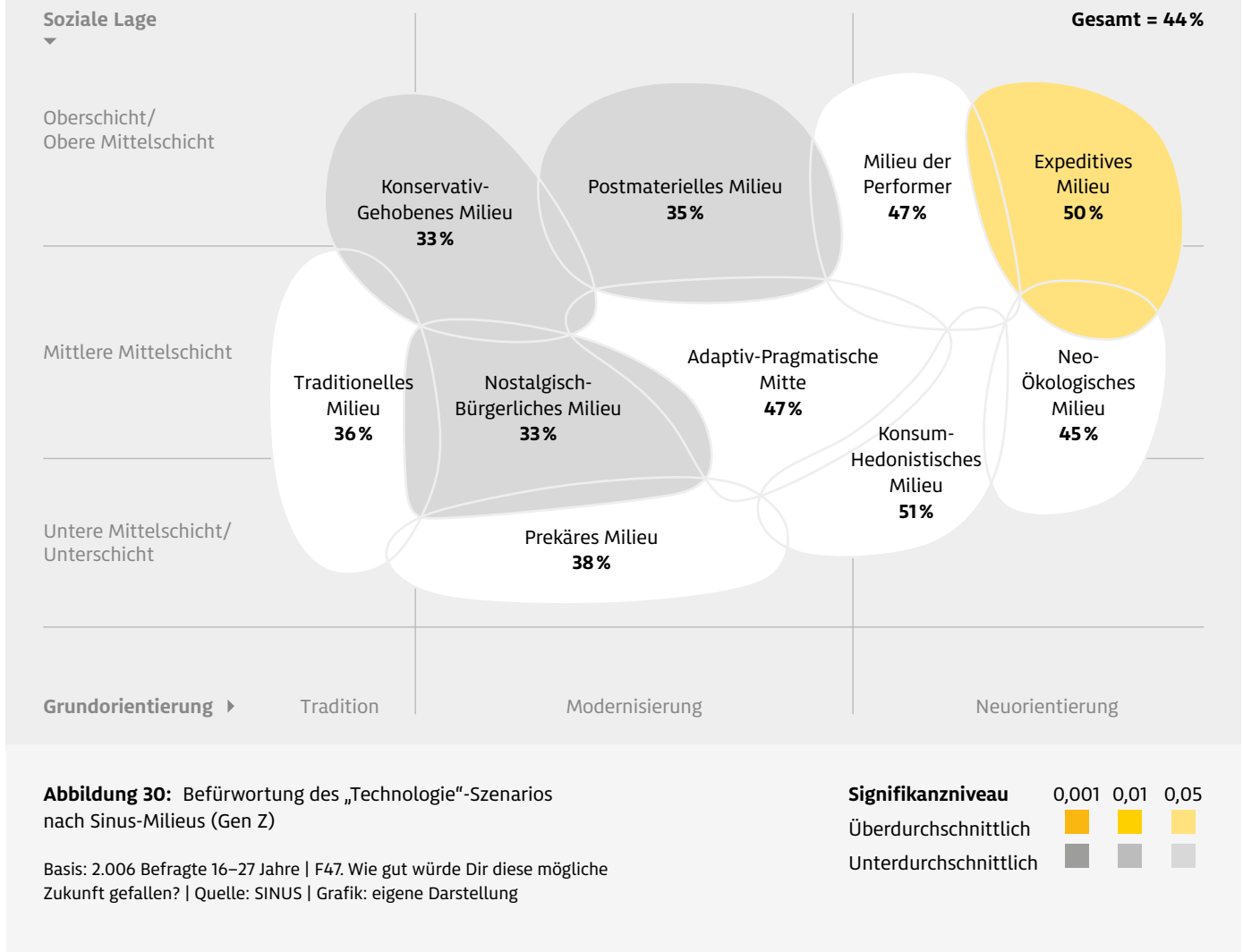
Basis: 2.006 Befragte 16–27 Jahre | F47. Wie gut würde Dir diese mögliche Zukunft gefallen? | Quelle: SINUS | Grafik: eigene Darstellung

Signifikanzniveau 0,001 0,01 0,05

Überdurchschnittlich ■ ■ ■

Unterdurchschnittlich ■ ■ ■

Befürwortung des „Technologie“-Szenarios nach Sinus-Milieus®



Zukunftsskepsis im Spiegel der Alltagserfahrung

Im Anschluss an die Repräsentativbefragung wurden die oben vorgestellten drei Veränderungsszenarien in qualitativen Fokusgruppen ausführlich diskutiert.¹ Die skizzierte Diskrepanz zwischen Wunschvorstellungen und Wirklichkeitseinschätzung stellt sich dabei vor allem als Zweifel an der Veränderungsfähigkeit des Verkehrssystems heraus. Sie zieht sich wie ein roter Faden durch die Zukunftsdiskussion. Dabei lassen sich vier zentrale Argumentationsmuster identifizieren,

die erklären, warum viele junge Menschen die Veränderungsfähigkeit des Verkehrssystems in Deutschland eher kritisch einschätzen (siehe Abbildung 31, S. 88). Die Aussagen der Befragten spiegeln eine Erfahrung von Stillstand und Frustration wider, die das Vertrauen in politische und infrastrukturelle Veränderungsprozesse untergräbt. Die Veränderungsfähigkeit des Verkehrssystems in Deutschland wird kritisch gesehen – nicht aus Prinzip, sondern aus Erfahrung.

¹ Hierzu wurden drei zweistündige Online-Fokusgruppen mit 16- bis 27-Jährigen durchgeführt, je eine Gruppe mit 16- bis 18-Jährigen, 19- bis 23-Jährigen und 24- bis 27-Jährigen. Die Szenarien wurden zunächst in unterschiedlicher Reihenfolge standardisiert abgefragt und anschließend in der Reihenfolge der Gruppenpräferenz leitfadengestützt qualitativ exploriert.

Gründe für mobilitätsspezifische Visionsträgheit

1 Systemträgheit lässt technologische Visionen unrealistisch erscheinen

Die Gen Z erlebt Politik und Verwaltung als träge und wenig innovationsfreudig – im Mobilitätsalltag etwa durch Dauerbaustellen, verschleppte Großprojekte, aber auch bei Genehmigungsverfahren, Digitalisierung und technischen Neuerungen. Selbst vermeintlich einfache Projekte ziehen sich über Jahre, Zeitpläne werden häufig nicht eingehalten. Vor diesem Hintergrund erscheint vielen ein tiefgreifender Umbau des Verkehrssystems – wie in den Szenarien skizziert – kaum realistisch.

2 Wenn Basales nicht funktioniert, scheinen große Änderungen unmöglich

Angesichts der vielfältigen Mängel in der aktuellen Verkehrsinfrastruktur scheint die Behebung akuter Mängel und die Sicherstellung einer zuverlässigen Grundversorgung relevanter als das Nachdenken über den großen Wurf in der Verkehrspolitik. Gerade mit Blick auf die vielfältigen Probleme im ÖPNV, insbesondere jenseits der urbanen Ballungszentren, erscheint die Frage nach der großen Vision vielen Befragten realitätsfern und für schnelle und spürbare Verbesserungen im Mobilitätsalltag wenig zielführend.

3 Kurzfristige Verbesserungen wichtiger als der große Wurf

Die Gen Z wächst mit mangelhafter Infrastruktur, Personalmangel und ständigen Ausfällen im ÖPNV auf. Diese Erfahrungen prägen ein Gefühl der Begrenztheit: Statt an grundlegende Veränderungen zu glauben, dominiert der Wunsch nach realistischen, schnell umsetzbaren Lösungen im Alltag. Die ständige Verwaltung von Mängeln lähmt die Vorstellungskraft für echte Alternativen. Gesellschaftliche Ziele wie Inklusion oder Klimaschutz rücken dabei hinter individuelle Bedürfnisse im Nahbereich zurück.

4 Persönliche Gegenwartsverhaftung limitiert gesellschaftliches Denken

Auffällig ist, dass viele junge Befragte kaum über den eigenen Nahbereich und die eigenen kurzfristigen Bedürfnisse hinausdenken (siehe Kapitel 3 sowie Kapitel 4). Mobilität wird vor allem aus der eigenen Perspektive gedacht. Andere Zielgruppen mit abweichenden Anforderungen, etwa ältere Menschen, Eltern mit kleinen Kindern oder Menschen mit Einschränkungen, bleiben meist unberücksichtigt.

Abbildung 31: Vier Gründe für die mobilitätsspezifische Visionsträgheit der Gen Z

Ich glaube, auch generell dieses ganze Technologische, also in Deutschland zumindest, ist noch recht weit entfernt.

weiblich, 18 Jahre, ländlich

Und was ich glaube, was sich ändern würde, also in den nächsten zehn Jahren, glaube ich, dass sich nicht so viel ändern wird, weil es wird ja auch schon gefühlt seit zehn Jahren gesagt, dass sich was ändern soll, und so viel hat sich jetzt ehrlich gesagt nicht geändert, weil Baustellen und Verspätungen bei der Deutschen Bahn ist schon ..., ja, seit ich denken kann fast. Und deswegen habe ich leider weniger Hoffnung, dass sich irgendwas ändert, auch wenn ich es mir sehr wünschen würde.

männlich, 16 Jahre, ländlich

5.2 Wahlfreiheit, bodenständige Technologie und gerechte Mobilität

Ziel der qualitativen Fokusgruppen zu den Szenarien war es, die Motive hinter Zustimmung oder Ablehnung der verschiedenen Zukunftsbilder besser zu verstehen und die konkreten Vorstellungen sowie Wünsche der Gen Z zur Mobilität der Zukunft zu erfassen. Aus dieser vertiefenden Diskussion lassen sich empirisch fundiert fünf zentrale Erwartungen ableiten,

was sich die Gen Z für die Zukunft erhofft und was sie für realisierbar erachtet (siehe [Abbildung 32](#)).

Diese Erwartungen bzw. Einschätzungen werden im Folgenden näher vorgestellt und mit qualitativen sowie quantitativen Befunden unterlegt.

Wünsche und Zweifel

1 Multimodale Verkehrswelt mit starkem ÖPNV

Die Gen Z wünscht sich flexible, kombinierbare Verkehrsmittel – vorausgesetzt, der ÖPNV ist zuverlässig, flächendeckend und komfortabel ausgebaut.

2 Funktionierende Alternativen statt Verbote

Politische Reglementierungen stoßen auf Skepsis – gefragt sind überzeugende, freiwillig nutzbare Alternativen statt Einschränkungen.

3 Technologie ja – aber mit Kontrolle

Digitale Innovationen werden begrüßt, solange sie den Alltag erleichtern, aber nicht zu Kontrollverlust oder vollständiger Automatisierung führen.

4 Veränderungswunsch ohne Veränderungsglaube

Zwar wird Veränderung gewünscht, doch viele zweifeln an der Umsetzbarkeit, vor allem wegen politischer und bürokratischer Trägheit (siehe Kapitel 5.1).

5 Stadt-Land-Gefälle bei Realisierbarkeit

Zukunftsszenarien wirken in Großstädten oft greifbar, auf dem Land dagegen unrealistisch – das Vertrauen in gleichwertige Entwicklung fehlt.



Abbildung 32: Wünsche und Zweifel zur Mobilität von morgen

Multimodale Verkehrswelt mit starkem ÖPNV

Die meisten 16- bis 27-Jährigen wünschen sich eine multimodale Verkehrswelt, die auf einem gut ausgebauten öffentlichen Mobilitätsangebot basiert und maximale Wahlfreiheit zwischen kollektiven und individuellen Verkehrsmitteln bietet. Entscheidend ist dabei nicht das einzelne Verkehrsmittel, sondern die Möglichkeit, sich situativ den passenden Mobilitätsmix zusammenzustellen. Entsprechend gilt das „Multimodalitäts“-Szenario als besonders attraktiv – vor allem wenn zusätzlich der ÖPNV flächendeckend, kostengünstig und zuverlässig verfügbar wäre. Genau das wünschen sich viele junge Menschen im ländlichen Raum sowie Pendelnde.

Erhoffte Vorteile
für die Zukunft: Flexibilität,
Verlässlichkeit und ein flächendeckend leichter Zugang
zur Mobilität für alle.

Die Vorteile einer solchen Verkehrswelt werden weniger im ökologischen, sondern vor allem im funktionalen und mentalen Bereich gesehen: Ein verlässlicher ÖPNV verspricht mehr Lebensqualität – durch weniger Stress, mehr Zeit und größere Unabhängigkeit. Pendelnde berichten von langen Fahrzeiten, Verspätungen und Parkplatzsorgen. Ein gut funktionierender ÖPNV würde hier spürbar entlasten. Auch Autofahrende zeigen unter bestimmten Bedingungen eine grundsätzliche Bereitschaft zum Umstieg. Voraussetzung ist, dass alternative Angebote vergleichbare Komfortanforderungen erfüllen.

Besonders deutlich wird der Wunsch nach Veränderung in den Stimmen junger Menschen aus dem ländlichen Raum: Sie verbinden mit einem besseren ÖPNV mehr Freiheit im Alltag – etwa für Freizeitaktivitäten am Abend, ohne auf Eltern oder Fahrpläne angewiesen zu sein.

Es ist auch eine Erleichterung, zu wissen, dass ich abends nach Hause komme, wenn ich mal noch mal ausgehen möchte. Dass ich nicht bis zu einer bestimmten Zeit einen Zug oder einen Bus erwischen muss. Und dann muss ich mich darum kümmern, früh genug loszugehen, und dann ein paar Veranstaltungen oder Treffen mit Freunden absagen oder irgendwie nach einem Schlafplatz suchen oder fragen, ob ich bei einer Freundin übernachten kann, damit ich – was weiß ich – einen Geburtstag oder so miterleben darf.

weiblich 22 Jahre, ländlich

Darüber hinaus versprechen multimodale Angebote maximale Wahl- und Bewegungsfreiheit, was gerade junge Menschen sehr schätzen. Nachgelagert werden durch einen Wandel in Richtung Multimodalität auch positive Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität in Städten erwartet: bessere Luft, mehr Grünflächen zum Verweilen, mehr Sicherheit für Kinder und ältere Menschen aufgrund eines rückläufigen Autoverkehrs.

Ich glaube, dass die Städte in diesem Szenario relativ schön sind, weil man viel Grünflächen hat, auch für Familien und für Freunde. Außerdem wäre sicher auch die Luft besser.

weiblich, 24 Jahre, ländlich



Zusammengefasst:

Die Gen Z zeigt sich offen für eine Mobilitätswelt, die Wahlfreiheit, Teilhabe und Alltags-tauglichkeit vereint. Besonders gefragt – auch jenseits großer Städte – ist ein multimo-dales Verkehrssystem, das Verkehrsmittel flexibel kombinierbar macht. Voraussetzung dafür ist ein verfügbarer und zuverlässiger ÖPNV, der Stadt und Land gut verbindet. Für viele junge Menschen bedeutet das nicht nur einen Zugewinn an Selbstständigkeit und Lebensqualität, sondern auch echte Teilhabe.

Funktionierende Alternativen statt Verbote

Viele Befragte erkennen die Vorteile einer stärker auf den ÖPNV ausgerichteten Mobi-lität, stehen jedoch den damit verbundenen Einschränkungen für den Autoverkehr kri-tisch gegenüber. Regulierungen wie Tempo-limits oder autofreie Zonen werden teils als Einschränkung individueller Freiheit und Kom-fort empfunden – insbesondere von Personen, die sich stark mit dem Auto identifizieren. Ne-ben persönlichen Vorbehalten werden auch wirtschaftliche Folgen befürchtet, etwa für Lieferdienste, Handwerksbetriebe oder den Einzelhandel.

Ich bin da einfach für Freiheit und fahr auch sehr gerne Auto. Und für mich hät-te das eigentlich nur Nachteile, egal ob im Alltag oder in meiner Freizeit. Und ähm, so dieses Bild dahinter ist für mich die starke Abhängigkeit, dass ich nicht mehr frei entscheiden kann, wie ich wohin komme. Und teilweise, wenn Verspätungen sind, verschiebt sich al-les. Ich habe nichts dann selber mehr in der Hand, deshalb für mich ist das eher negativ. (...)

männlich, 26 Jahre, städtisch

Die Ablehnung von Reglementierungen zeigt sich auch in den Antworten der quantitativen Umfrage zu verkehrsplanerischen Maßnah-men wie beispielsweise autofreien Zonen oder Tempo-Limits in Wohngebieten (siehe Abbil-dung 33, S. 92).

Hier ist die Gen Z gegenüber allem skeptisch, was ihre persönliche Freiheit einschränken könnte. Nur zwei von fünf Befragten (40 und 38 Prozent) wünschen sich weniger Autos für mehr Aufenthaltsqualität und Platz für Men-schen in Innenstädten. Die Mehrheit bevorzugt autofreundliche Innenstädte (55 Prozent). Wenn es um Wohnquartiere geht, finden fast drei Viertel (72 Prozent) freies Parken direkt vor dem Haus wichtiger, als dass diese mög-lichst autofrei sind (23 Prozent).

Die Gen Z möchte ehrliche Al-ternativen zum Auto statt Res-triktionen für Autofahrende und moralische Belehrungen.

Im Vergleich mit anderen Generationen, ins-besondere den Babyboomern, zeigt sich die Gen Z deutlich reglementierungsskeptischer und autofreundlicher: Während sich in der Gen Z 46 Prozent mehr Platz für den Autover-



Präferenzen

16–27 Jahre

	Top 2 (linke Aussage)		Neutral		Top 2 (rechte Aussage)	
Mehr Platz für Fahrräder und Fußgängerinnen/Fußgänger	45%	20% 25%	9%	21% 25%	46%***	Mehr Platz für Autoverkehr
Weniger Autos in Innenstädten für mehr Aufenthaltsqualität	40%	17% 23%	7%	26% 28%	53%*	Direkte Auto-Anbindung und Parkplätze in Innenstädten
Sperrung zentraler Innenstadtbereiche für mehr Platz für Menschen u. Begrünung	38%	16% 22%	7%	27% 28%	55%	Auto-freundliche Innenstadt mit bequemen Parkmöglichkeiten
Autofreie Wohnquartiere	23%	10%14%	5%	27% 45%	72%**	Kostenloses Parken direkt vor dem Haus
Tempo 30 in Wohngebieten für mehr Sicherheit und weniger Lärm	53%*	28% 25%	7%	19% 22%	41%**	Durchgängig Tempo 50 für schnelleres Fahren auch in der Stadt

Abbildung 33: Präferenz alternativer Verkehrsstrategien als Polaritäten-Abfrage (Gen Z)

Basis: 3.615 Befragte 16–74 Jahre (gewichtet 2.000 Fälle) | 2.006 Befragte 16–27 Jahre (gewichtet 339 Fälle) | F43. Welche der folgenden Verkehrsstrategien sagen Dir persönlich mehr zu? (Slider mit nicht sichtbarer 5er-Abstufung)

Signifikanzniveau der Abweichung von Gesamtbevölkerung: * 0,05 | ** 0,01 | *** 0,001

- „Stimme voll und ganz zu“
- „Stimme zu“
- „Stimme nicht zu“
- „Stimme überhaupt nicht zu“

kehr wünschen, sind es unter den Babyboomern nur 29 Prozent. Analog dazu sind in der Gen Z 41 Prozent für durchgängig Tempo 50 in Städten, während in der Generation der Babyboomer nur 23 Prozent dafür sind (siehe [Abbildung 34](#)).

Die Skepsis der Gen Z gegenüber verkehrspolnerischen Reglementierungen lässt sich als Ausdruck eines starken Wunsches nach individueller Freiheit und Selbstbestimmung interpretieren. Die Gen Z ist in diesen Fragen jedoch nicht homogen. Vor allem zwischen den Milieus zeigen sich Einstellungsunterschiede: Maßnahmen, die den Autoverkehr in den Innenstädten beispielsweise zugunsten von mehr Platz für Rad- und Fußverkehr reduzieren, finden eine mehrheitliche Zustimmung nur unter Befragten aus dem Postmateriellen

(66 Prozent) und dem Neo-Ökologischen Milieu (51 Prozent). Besonders skeptisch ist man hingegen in der Adaptiv-Pragmatischen Mitte (29 Prozent), im Nostalgisch-Bürgerlichen Milieu (39 Prozent) sowie im Traditionellen Milieu (37 Prozent). Ähnliche Einstellungsunterschiede zeigen sich in Bezug auf weniger Autos in Innenstädten oder die Sperrung zentraler Innenstadtbereiche für mehr Platz für Menschen und Begrünung (siehe [Abbildung 35](#), S. 94).

Dies lässt sich als Ausdruck unterschiedlicher Grundhaltungen interpretieren: Während progressive Milieus Veränderungen zugunsten des Gemeinwohls befürworten, überwiegt in traditionelleren und mittigen Milieus das Bedürfnis nach individueller Kontrolle und gewohnten Routinen.

Präferenzen nach Generationen



Top 2 (rechte Aussage)	Gesamt	Gen Z (16–27 J.)	Gen Y (28–45 J.)	Gen X (46–60 J.)	Baby- boomer (61+ J.)
Mehr Platz für Autoverkehr	36 %	46 %	40 %	32 %	29 %
Direkte Auto-Anbindung und Parkplätze in Innenstädten	47 %	53 %	48 %	47 %	42 %
Auto-freundliche Innenstadt mit bequemen Parkmöglichkeiten	50 %	55 %	48 %	51 %	47 %
Kostenloses Parken direkt vor dem Haus	64 %	72 %	63 %	63 %	62 %
Durchgängig Tempo 50 für schnelleres Fahren auch in der Stadt	32 %	41 %	38 %	28 %	23 %

Abbildung 34: Präferenz alternativer Verkehrsstrategien im Generationenvergleich – Einstellungen in Richtung mehr Autos (rechte Seite der Polaritäten-Abfrage)

Basis: 3.615 Befragte 16–74 Jahre (gewichtet 2.000 Fälle) | F43. Welche der folgenden Verkehrsstrategien sagen Dir persönlich mehr zu? (Slider mit nicht sichtbarer 5er-Abstufung)

Signifikanzniveau	0,001	0,01	0,05
Überdurchschnittlich			
Unterdurchschnittlich			

Wenn es um die Regulierung des Autoverkehrs und die Raumaufteilung zugunsten von Rad- und Fußverkehr geht, gehen die Meinungen innerhalb der Gen Z stark auseinander: Milieuzugehörigkeit spielt hier eine große Rolle, soziostrukturelle Unterschiede hingegen kaum.

Zwischen Land und Stadt, Frauen und Männern oder auch zwischen Menschen mit unterschiedlichen finanziellen Ressourcen zeigen sich hingegen kaum Einstellungsunterschiede.



Präferenzen nach Sinus-Milieus®

Top 2 (linke Aussage)	Gesamt	KOG	PMA	PER	EPE	NÖK	ADA	HED	PRE	NOB	TRA
Mehr Platz für Fahrräder und Fußgängerinnen/Fußgänger	45%	45%	66%	43%	46%	51%	29%	45%	40%	39%	37%
Weniger Autos in Innenstädten für mehr Aufenthaltsqualität	40%	39%	61%	35%	39%	40%	36%	37%	28%	36%	34%
Sperrung zentraler Innenstadtbereiche für mehr Platz für Menschen und Begrünung	38%	30%	51%	34%	37%	46%	32%	39%	34%	32%	33%
Autofreie Wohnquartiere	23%	23%	28%	22%	21%	20%	27%	25%	22%	12%	30%

Abbildung 35: Präferenz alternativer Verkehrsstrategien nach Sinus-Milieus – Einstellungen in Richtung weniger Autos (linke Seite der Polaritäten-Abfrage)

KOG = Konservativ-Gehobene | PMA = Postmaterielle | PER = Performer | EPE = Expeditiv | NÖK = Neo-Ökologische | ADA = Adaptiv-Pragmatische Mitte | HED = Konsum-Hedonisten | PRE = Prekäre | NOB = Nostalgisch-Bürgerliche | TRA = Traditionelle

Basis: 2.006 Befragte 16–27 Jahre | F43. Welche der folgenden Verkehrsstrategien sagen Dir persönlich mehr zu? (Slider mit nicht sichtbarer 5er-Abstufung)

Signifikanzniveau 0,001 0,01 0,05
 Überdurchschnittlich   
 Unterdurchschnittlich   



Zusammengefasst:

Die Gen Z zeigt sich grundsätzlich offen für einen Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, reagiert jedoch im Mobilitätskontext ausgesprochen sensibel auf moralische Appelle und ordnungspolitische Eingriffe, die ihre persönliche Wahlfreiheit einschränken könnten. Die Akzeptanz einer Mobilitätswende, in der das private Auto nicht mehr im Zentrum steht, hängt für junge Menschen weniger von Appellen an das Gewissen oder restriktiven Maßnahmen ab, sondern von funktional überzeugenden, verlässlichen und flächendeckenden Alternativen. Entscheidend ist, dass der öffentliche Verkehr nicht nur ökologisch sinnvoll, sondern auch im Alltag praktikabel und attraktiv ist – gerade auch im ländlichen Raum.

Technologie ja – aber mit Kontrolle

Die Gen Z ist grundsätzlich offen für digitale Technologien und integriert diese selbstverständlich in ihren Mobilitätsalltag, etwa für den Ticketkauf, die Routenplanung, aktuelle Verkehrsinformationen oder die Nutzung von Sharing-Diensten (siehe Vertiefungsstudie). Ungeachtet dessen steht die Gen Z einer Hightech-Mobilitätswelt ambivalent gegenüber (siehe Abbildung 26, S. 81).

Dies zeigt sich in den Einstellungen zu möglichen Innovationen im Bereich Elektromobilität, autonomes Fahren und neue Verkehrsmittel: Ein Drittel der jungen Befragten fände es wünschenswert, dass alle öffentlichen Verkehrsmittel (35 Prozent) sowie Autos und LKW (31 Prozent) autonom fahren, ein Drittel ist dagegen und ein Drittel unentschieden. Flugtaxi und Flugdrohnen oder Seilbahnen werden ebenfalls von einem Drittel befürwortet und von einem Drittel abgelehnt. Einer kompletten Elektrifizierung von PKW und LKW steht die Gen Z mit 43 Prozent Zustimmung positiver gegenüber, jedoch zeigt sich auch hier eine Mehrheit unentschieden bis ablehnend (siehe Abbildung 36, S. 96).

Die Offenheit der Gen Z für technologische Innovationen zeigt sich ambivalent: Zwar ist sie grundsätzlich interessiert an neuen Mobilitätsformen, bewertet technologische Innovationen wie autonomes Fahren oder Flugtaxi jedoch zurückhaltend – nicht aus Angst, sondern aus Skepsis gegenüber deren tatsächlichem Nutzen und wegen der Auswirkungen auf ihre Lebensrealität. Die Tatsache, dass nur ein Drittel (33 Prozent¹) der jungen Menschen autonom fahrende Fahrzeuge als beängstigend empfindet, unterstreicht: Die Zurückhaltung ist weniger emotional motiviert, sondern Ausdruck eines kritischen, abwägenden Umgangs mit technologischen Veränderungen. Die Gen Z bewertet technologische Mobilitätsinnovationen differenziert und übernimmt dabei eher die Rolle einer kritischen Beobachterin als die einer aktiven Treiberin.

Im Vergleich zur Gesamtbevölkerung unterscheidet sich die Gen Z hier nur wenig. Differenzen werden jedoch sichtbar, wenn man die einzelnen Generationen miteinander vergleicht. Hier verläuft die zentrale Trennlinie zwischen den Digital Natives (Gen Z und Gen Y) und den Digital Migrants (Gen X und Babyboomer). Am deutlichsten zeigt sich die Aufgeschlossenheit gegenüber neuen Technologien bei der Gen Z und der Gen Y. Beide Altersgruppen bewerten alle fünf Innovationen durchweg positiver als ältere Generationen. Die Zustimmung zu technologischen Mobilitätsinnovationen wie Elektromobilität, Seilbahnen, Flugtaxi und autonomem Fahren ist bei ihnen durchweg höher als bei älteren Generationen. So befürworten 43 Prozent der Gen Z elektrische Autos und LKW, während es bei den Babyboomern nur 35 Prozent sind. Besonders deutlich wird der Unterschied bei Flugtaxi (Gen Z: 36 Prozent, Babyboomer: 21 Prozent) und autonom fahrenden Autos (Gen Z: 31 Prozent, Babyboomer: 18 Prozent) (siehe Abbildung 37, S. 96). Zugleich zeigt sich ein differenziertes Bild bei der emotionalen Bewertung autonom fahrender Fahrzeuge: Während 48 Prozent der Babyboomer autonom fahrende Fahrzeuge als beängstigend empfinden, sind es bei der Gen Z nur 33 Prozent.² Das unterstreicht, dass die jüngere Generation zwar offener für technologische Neuerungen ist, ihnen aber dennoch mit einer gewissen Skepsis begegnet – nicht aus Angst, sondern aus nüchterner Abwägung.

Auch in den qualitativen Fokusgruppen zeigt sich die Gen Z offen für technologische Innovationen, jedoch mit einer gewissen Ambivalenz. KI-gestützte Verkehrssysteme und autonome Fahrzeuge werden als effizient und sicherheitsfördernd wahrgenommen – etwa zur Optimierung des Verkehrsflusses, zur Entlastung des ÖPNV bei Personalengpässen oder zum Schutz vulnerabler Gruppen. Auch ein Komfortgewinn wird als positiv erachtet.

1 Skalenpunkte „Stimme voll und ganz zu“ und „Stimme zu“ addiert.

2 Skalenpunkte „Stimme voll und ganz zu“ und „Stimme zu“ addiert.

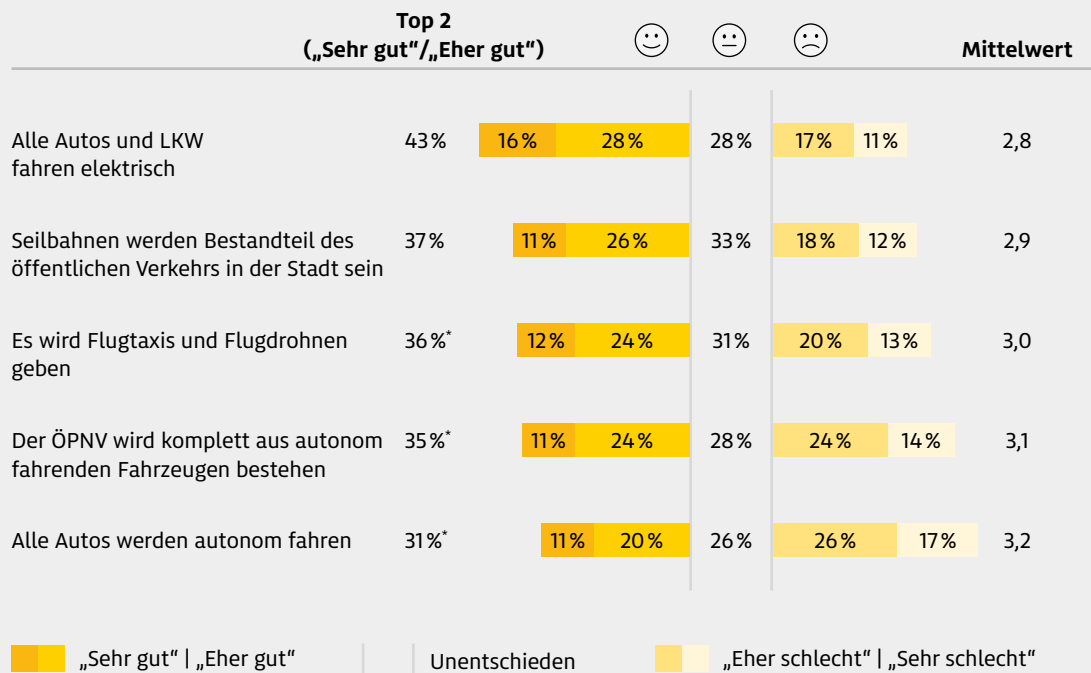
Abbildung 36: Befürwortung technischer Innovationen – Gen Z und deutschsprachige Online-Bevölkerung (16–74 Jahre) im Vergleich

Basis: 3.615 Befragte 16–74 Jahre (gewichtet 2.000 Fälle) | 2.006 Befragte 16–27 Jahre (gewichtet 339 Fälle) | F45. Und wie würdest Du es finden, wenn diese Innovationen in den nächsten zehn Jahren Teil unseres Alltags wären?

Signifikanzniveau der Abweichung von Gesamtbevölkerung: * 0,05 | ** 0,01 | *** 0,001

Befürwortung technischer Innovationen

16–27 Jahre



Befürwortung technischer Innovationen nach Generationen



Top 2 („Sehr gut“/„Eher gut“)	Gesamt	Gen Z (16–27 J.)	Gen Y (28–45 J.)	Gen X (46–60 J.)	Babyboomer (61+ J.)
Alle Autos und LKW fahren elektrisch	39%	43%	43%	34%	35%
Seilbahnen werden Bestandteil des öffentlichen Verkehrs in der Stadt sein	32%	37%	36%	31%	24%
Es wird Flugtaxi und Flugdrohnen geben	30%	36%	39%	26%	21%
Der ÖPNV wird komplett aus autonom fahrenden Fahrzeugen bestehen	29%	35%	37%	24%	22%
Alle Autos werden autonom fahren	26%	31%	33%	21%	18%

Abbildung 37: Befürwortung technischer Innovationen im Generationenvergleich

Basis: 3.615 Befragte 16–74 Jahre (gewichtet 2.000 Fälle) | F45. Und wie würdest Du es finden, wenn diese Innovationen in den nächsten zehn Jahren Teil unseres Alltags wären?

Signifikanzniveau 0,001 0,01 0,05
 Überdurchschnittlich
 Unterdurchschnittlich



16–74 Jahre

Top 2
(„Sehr gut“/„Eher gut“)



Mittelwert



„Sehr gut“ | „Eher gut“

Unentschieden

„Eher schlecht“ | „Sehr schlecht“

Obwohl's realitätsfern ist, finde ich das [„Technologie“-Szenario] am coolsten, weil auch gerade mit den Unfällen, kein Stau mehr. Und ich finde es eigentlich am effizientesten, obwohl's sehr technisch ist und auch ein bisschen weit weg von allem.

männlich, 26 Jahre, städtisch

Ich hätte auf jeden Fall mehr Zeit für so richtige Entspannung, wo ich mich nicht auf irgendwas konzentrieren muss. Wenn ich einfach morgens in ein autonomes Auto oder was auch immer für ein Verkehrsmittel steigen müsste, dann hätte ich vielleicht noch'n bisschen mehr Zeit für andere Dinge, ja.

weiblich, 25 Jahre, ländlich

Zugleich überwiegt die Skepsis gegenüber einer umfassenden Digitalisierung und Auto-

matisierung des Verkehrssystems. Risiken wie Hackerangriffe, Kontrollverlust, technische Fehler oder gar eine Entmenschlichung werden kritisch diskutiert, da sie nur schwer einschätzbar sind.

Dass der Verkehr nur noch durch KI gesteuert wird, das kann ich mir auch nicht vorstellen, weil KI handelt ja nicht immer nach den Vorstellungen vom Menschen direkt. Auch wenn vielleicht ein Teil davon durch KI gesteuert oder als Hilfsmittel gebraucht werden könnte, glaube ich trotzdem, dass dieser ganze Verkehr, falls es zu so was halt kommt, dann noch im Hintergrund überwacht werden müsste, dass es da nicht zu technischen Fehlern, die zu mehreren Aneinanderreihungen von Problemen führen, kommt.

weiblich, 18 Jahre, ländlich



Zusammengefasst:

Die Gen Z ist zwar deutlich innovationsaffiner als ältere Generationen, nimmt zugleich jedoch eine pragmatische und abwägende Haltung ein: Sie erkennt die Potenziale digitaler und automatisierter Mobilitätslösungen, begegnet ihnen jedoch mit Skepsis – insbesondere dort, wo Sicherheit, Kontrolle und soziale Aspekte berührt werden.

Mobilitätsgerechtigkeit als Maßstab für Zukunftsfähigkeit

Die Gen Z bewertet digitale Mobilitätslösungen differenziert, ihre Akzeptanz hängt maßgeblich davon ab, ob diese Innovationen alltags-tauglich, sicher und strukturell anschlussfähig sind. Hinzu kommt, dass das Mobilitätsangebot generell zwischen Stadt und Land als sehr ungleich erlebt wird.

Während in urbanen Räumen bereits erste Schritte in Richtung multimodaler und nachhaltiger Mobilität gesehen werden, hat der ländliche Raum vielerorts mit grundlegenden Mobilitätsdefiziten zu kämpfen. Die Zugangsbedingungen zu Mobilität sind für junge Menschen sehr unterschiedlich, je nachdem ob sie sich in urbanen Ballungsgebieten oder in ländlichen Regionen bewegen.

Ich glaube, dass junge Menschen in Städten oft mehr Wert auf Nachhaltigkeit legen können, weil sie viel mehr Möglichkeiten haben, ohne Auto mobil zu sein. Carsharing, gut ausgebaute Nahverkehrssysteme oder einfach kurze Wege machen es einfacher, nachhaltig zu leben. Auf dem Land ist das deutlich schwieriger – hier hängt man einfach am Auto. Für mich wäre es leichter, nachhaltig unterwegs zu sein, wenn es z. B. mehr Alternativen zum Auto gäbe, die auch auf dem Land funktionieren. Vielleicht sowas wie On-Demand-Busse oder eine bessere Bahnverbindung. Die größten Hindernisse sind für mich einfach die fehlenden Angebote und die Abhängigkeit vom Auto.

männlich, 27 Jahre, ländlich

Mobilitätsgerechtigkeit – also der gleichwertige Zugang zu funktionierenden Verkehrslösungen unabhängig vom Wohnort – wird damit zur zentralen Voraussetzung für eine akzeptierte Mobilitätswende. Die Gen Z fordert keine futuristischen Visionen, sondern verlässliche, alltagstaugliche Angebote, die echte Teilhabe ermöglichen, auch jenseits der Metropolen.

Eine flächendeckende Verbesserung der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur³, insbesondere in ländlichen Räumen, rangiert entsprechend ganz oben auf der Wunschliste junger Menschen. Mobilitätsgerechtigkeit zwischen Stadt und Land durch bessere ÖPNV-Angebote, die auch außerhalb urbaner Zentren verlässlich und flexibel nutzbar sind, gilt als zentral. Die Verbesserung aktuell spürbarer Mängel scheint dabei dringlicher als der Einzug futuristischer Technologien wie etwa Flugtaxi.

Also, diese Angebote müssten erst mal geschaffen werden. Das gibt's hier ja noch nicht. Damit fängt's schon mal an. Also, wir haben keine E-Scooter. Sharing-Angebote halt nur in Grundzügen, sage ich mal, so was, wie ich eben erzählte mit dem Bürgerbus. Die Radwege sind hier auch nicht gerade gut ausgebaut. (...) Also, man müsste erst mal hier die Angebote schaffen, auf jeden Fall, und die Infrastruktur dahingehend, ja, deutlich verbessern. Also, hier ist das eben einfach alles noch nicht so der Fall.

weiblich, 25 Jahre, ländlich

Wenn man überlegt, wie lange es dauert, irgendwelche ..., ich weiß nicht, irgendwelche Strecken auszubauen vom Nahverkehr oder auch Fernverkehr, dann ..., ja, also dann stellt sich mir die Frage, wie lang dann ... oder wie lang man dann für so was [Flugtaxi] braucht.

weiblich, 18 Jahre, ländlich

Die Skepsis gegenüber der Veränderungsfähigkeit des Verkehrssystems verstärkt sich besonders mit Blick auf den ländlichen Raum. Sie hängt davon ab, ob Zukunft in urbanen oder ländlichen Kontexten gedacht wird. Während in Großstädten wie Köln, München oder Hamburg bereits multimodale und nachhaltige Angebote wie Sharing-Systeme, gut getakter ÖPNV oder Fahrrad-Infrastruktur sichtbar sind, erscheinen Szenarien wie „Multimodalität“ oder „Nachhaltige Verkehrswelt“ dort nicht nur denkbar, sondern stellenweise bereits erlebbar.

3 Wie auch in Kapitel 5.1 bereits angerissen wurde.

Also ich finde, in München sieht man das tatsächlich schon sehr. Man kann Miles-Autos mieten, dann gibt es ja die Roller, die man sich auch mieten kann, oder Fahrräder. Das Angebot ist ja schon sehr, sehr groß. Und man findet auch in jeder Ecke eine Möglichkeit, wie man auf nachhaltige Weise an sein Ziel kommt. Und da ist auch viel in Planung. Also bei uns gibt es den MVG-Shuttleservice und dann wird man mit so Mini-Rikschas gefahren von A nach B in der Stadt, wo man sich ..., ja, wie gesagt, das ist in Planung und das haben wir auch tatsächlich hier gesehen.

weiblich, 18 Jahre, städtisch

Ich finde es ist sehr realitätsnah. (...) In Köln gibt's auch eine Straße, da konnte man früher mit dem Auto fahren und die ist jetzt komplett zu und nur noch für Fahrrad und Fußgänger. Also ich habe da einen Bezug, dass es sehr real ist und immer mehr ausgebaut wird.

männlich, 27 Jahre, städtisch

Die Zukunft Deutschlands ist zweigeteilt: Wünschenswerte Zukunftsentwicklungen, die in Großstädten bereits in Ansätzen sichtbar sind, scheinen für den ländlichen Raum noch unvorstellbar.

Jenseits der großen Städte hingegen wirken solche Zukunftsbilder oft fern und unrealistisch. Die Gründe liegen in strukturellen Defiziten: teils fehlende Grundversorgung im ÖPNV, kaum Sharing-Angebote, lange Umsetzungszeiträume und PKW-zentrierte Mobilitätsgewohnheiten.

Wenn ich jetzt hier an die Region denke, weil der ÖPNV hier einfach noch so in den Kinderschuhen steckt, halte ich das für absolut nicht realistisch. Auf ganz lange Sicht gesehen, ja. Aber wenn wir uns hier eben darüber unterhalten, den Bahnverkehr wieder in Gang zu bringen (...) Dann zeigt mir das halt immer wieder, wie lange so was dauert.

weiblich, 25 Jahre, ländlich

Wenn ich mal überlege, wie lange wir schon E-Scooter überall in den Großstädten haben, und das ist noch nicht mal hier [auf dem Land] angekommen. Dann kann ich mir ehrlich gesagt nicht vorstellen, dass das in weniger als 50 Jahren gemacht werden kann.

weiblich, 19 Jahre, ländlich

Also, ich glaube, dass die Bevölkerung schon früher bereit wäre, als es umsetzbar ist, die ganze Infrastruktur für den ÖPNV zu bauen.

männlich, 27 Jahre, städtisch

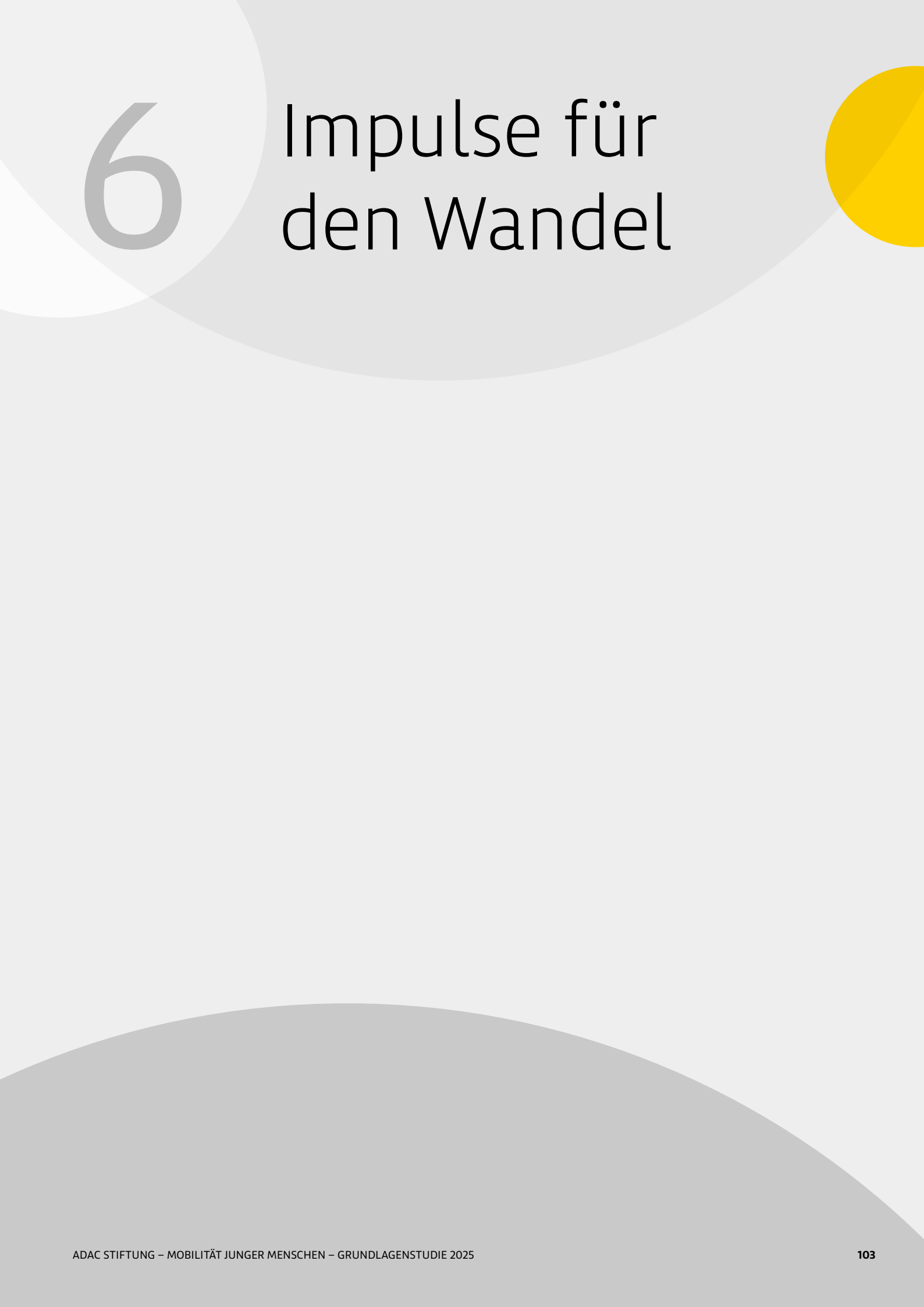


Zusammengefasst:

Die Frage, wie realistisch eine Entwicklung hin zu öffentlicher, nachhaltiger Mobilität erscheint, hängt weniger von individuellen Einstellungen als vom räumlichen Kontext ab. Während urbane Räume bereits erste Schritte in Richtung Multimodalität und nachhaltiger Verkehrswelt erleben, bleibt der ländliche Raum vielerorts von strukturellen Defiziten geprägt. Aus dieser Perspektive gedacht, bleibt Wandel mit Blick auf den ländlichen Raum für viele Befragte illusorisch.

Nicht technologische Visionen allein, sondern die Frage, ob Mobilitätsangebote überall und für alle zugänglich, zuverlässig und alltagstauglich sind, entscheidet darüber, ob eine Mobilitätswende akzeptiert wird. Eine zukunftsfähige Mobilität muss daher strukturelle Ungleichheiten zwischen Stadt und Land gezielt adressieren und damit Teilhabe ermöglichen.





6

Impulse für den Wandel

6.1 Kernergebnisse im Überblick – was wir gelernt haben

Obwohl die Gen Z bereits vielfach untersucht wurde, fehlt bislang eine differenzierte Analyse ihrer Mobilitätserfahrungen und Zukunftserwartungen. Genau hier setzt diese Grundlagenstudie an:

Sie beleuchtet, wie junge Menschen Mobilität aus ihrer Lebenswelt heraus wahrnehmen, bewerten und gestalten. Im Zentrum stehen dabei ihre alltäglichen Mobilitätspraktiken, die Kriterien ihrer Verkehrsmittelwahl, ihre Einstellungen zu Umwelt, Technik und Multimodalität sowie ihre Erwartungen an die Mobilität der Zukunft. Besonderes Augenmerk gilt dabei auch den strukturellen Rahmenbedingungen, unter denen Mobilität stattfindet.

Dabei wird die Gen Z nicht als homogene Gruppe verstanden. Ihre Werte, Lebensstile und Einstellungen unterscheiden sich deutlich je nach sozialem Milieu. Um pauschalisierende Aussagen zu vermeiden, wurde das Gesellschaftsmodell der Sinus-Milieus in das Studiendesign integriert. Erst durch diese Perspektive wird sichtbar, wo sich milieuspezifische Unterschiede zeigen – und wo gemeinsame Erfahrungen die Generation als Ganzes verbinden.



Zusammengefasst:

Die Gen Z bewegt sich in einem Spannungsfeld zwischen Wunsch und Wirklichkeit, zwischen Offenheit für Wandel und Skepsis gegenüber dessen Umsetzbarkeit. Ihre Mobilität ist geprägt von Pragmatismus und dem Bedürfnis nach funktionalen, verlässlichen und zugänglichen Lösungen. Nachhaltigkeit, Innovation und Teilhabe sind für sie relevante Bezugspunkte und zugleich keine Selbstverständlichkeiten, sondern Optionen, die sich im Alltag bewähren müssen.

Alltagsmobilität: zwischen Teilhabe und Einschränkung

Mobilität ist für junge Menschen weit mehr als Fortbewegung – sie ist Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe, Bildung, Arbeit und soziale Beziehungen. Sie steht für Selbstbestimmung und Freiheit, wird aber im Alltag häufig als eingeschränkt und belastend erlebt. Besonders der öffentliche Nahverkehr (ÖPNV), auf den viele junge Menschen alters- und einkommensbedingt angewiesen sind, wird ambivalent wahrgenommen: Einerseits ist er das meistgenutzte Verkehrsmittel der Gen Z, andererseits ist er auch Quelle alltäglicher Frus-

tration. Verspätungen, Ausfälle, mangelhafte Taktung und schlechte Anschlussmöglichkeiten prägen das Mobilitätserleben – insbesondere außerhalb urbaner Zentren. Hinzu kommen Belastungen wie überfüllte Fahrzeuge, unangenehme Mitreisende oder fehlendes Sicherheitsempfinden. Die Gen Z begegnet diesen Herausforderungen mit pragmatischer Anpassung. Qualität und Verfügbarkeit von Mobilitätsangeboten entscheiden darüber, wie selbstbestimmt junge Menschen ihren Alltag gestalten können.

Mobilitätsentscheidungen: pragmatisch, kontextabhängig, multimodal

Das Mobilitätsverhalten der Gen Z ist geprägt von situativer Flexibilität und funktionaler Rationalität. Junge Menschen kombinieren Verkehrsmittel je nach Bedarf, Verfügbarkeit und Alltagstauglichkeit. Dabei zeigt sich ein multimodales Muster: Neben dem ÖPNV werden auch Auto, Fahrrad und E-Scooter genutzt, abhängig von Kontext, Strecke und Ressourcen. Die Wahl des Verkehrsmittels erfolgt entlang folgender Prioritäten: Schnelligkeit, Verlässlichkeit, Kosten und Flexibilität. Umweltfreundlichkeit spielt eine untergeordnete Rolle – nicht aus Ablehnung, sondern weil ökologische Kriterien im Alltag oft hinter funktionalen Anforderungen zurückstehen. Die hohe ÖPNV-Nutzung der Gen Z ist daher weniger Ausdruck ökologischer Überzeugung als Resultat eingeschränkter Alternativen. Besonders

im ländlichen Raum zeigt sich der genannte Pragmatismus: Sobald Führerschein und Auto verfügbar sind, wird der PKW zur bevorzugten Option, vor allem wegen mangelnder ÖPNV-Angebote. Die Entscheidung für das Auto erfolgt aus dem Wunsch nach Planbarkeit, Sicherheit und mentaler Entlastung. Auch Sharing-Angebote und E-Scooter werden genutzt, allerdings vor allem in urbanen Räumen und als Ergänzung zum ÖPNV bei Ausfällen oder Verspätungen. Die Gen Z denkt Mobilität modular. Sie legt sich nicht auf ein Verkehrsmittel fest, sondern trifft kontextabhängige Entscheidungen. Multimodalität ist dabei nicht nur Ausdruck von Wahlfreiheit, sondern auch eine Reaktion auf die Unzulänglichkeiten des bestehenden Verkehrssystems.

Haltungsmuster: Offenheit für Wandel – ohne Treiberrolle

Junge Menschen zeigen sich offen für neue Mobilitätsformen, technische Innovationen und multimodale Angebote. Sie wünschen sich mehr Flexibilität und bessere Übergänge zwischen Verkehrsmitteln, auch in ländlichen Räumen. Diese Offenheit ist jedoch nicht gleichbedeutend mit aktivem Veränderungsdrang. Vielmehr sind die Mobilitätsentscheidungen der Gen Z pragmatisch und alltags-

orientiert. Sie passt sich den Gegebenheiten an, ohne selbst als Impulsgeberin für tiefgreifenden Wandel aufzutreten. Die situationsgerechte Nutzung von Verkehrsmitteln ist in diesem Sinne eine Strategie zur Bewältigung systemischer Defizite – etwa bei unzuverlässigem ÖPNV oder fehlenden Alternativen im ländlichen Raum.

Nachhaltigkeit: relevant, aber nicht handlungsleitend

Nachhaltigkeit wird von jungen Menschen grundsätzlich befürwortet – sie gilt als gesellschaftlich relevantes Ziel und wird als Teil eines modernen Wertekompasses anerkannt. Doch diese Zustimmung ist in alltäglichen Entscheidungen oft nachgelagert. Die Studie offenbart ein Nachhaltigkeitsparadoxon: Junge Menschen befürworten Klimaschutz auf normativer Ebene, priorisieren im Alltag jedoch funktionale Aspekte. Zwar bewegt sich die Gen Z insgesamt klimafreundlicher als ältere Generationen – etwa durch die intensive ÖPNV-Nutzung –, doch dies geschieht meist aus pragmatischen Gründen. So dominieren im Alltag funktionale Kriterien wie Schnelligkeit, Verlässlichkeit, Kosten und Flexibilität. Um-

weltfreundlichkeit wird zwar nicht abgelehnt, jedoch auch nicht aktiv priorisiert. Nachhaltigkeit wird dabei nicht als handlungsleitendes Prinzip verstanden, sondern als eine Option, die im Kontext anderer Anforderungen abgewogen wird. Die Bereitschaft, auf umweltfreundlichere Optionen umzusteigen, ist vorhanden – vorausgesetzt, diese sind alltagstauglich und konkurrenzfähig. Nachhaltigkeit muss sich im Alltag durch konkrete Vorteile bewähren. Die Gen Z denkt Nachhaltigkeit mit, jedoch nicht voraus. Eine Mobilitätswende, die auf breite Akzeptanz in dieser Generation zielt, muss daher nicht nur ökologisch sinnvoll, sondern auch funktional überzeugend, sozial gerecht und strukturell anschlussfähig sein.

Zukunftsperspektiven: Wunsch nach Wandel – Skepsis gegenüber der Umsetzung

Die Gen Z zeigt sich grundsätzlich offen für eine Mobilitätszukunft, die auf Vielfalt und Nachhaltigkeit setzt. Besonders attraktiv erscheinen Szenarien, die multimodale Mobilitätsformen ermöglichen und den öffentlichen Verkehr als Rückgrat eines gerechteren Mobilitätssystems stärken. Diese Zukunftsbilder sind geprägt von dem Wunsch nach Wahlfreiheit, Alltagstauglichkeit und einer besseren Verknüpfung von Stadt und Land. Gleichzeitig ist diese Offenheit nicht gleichbedeutend mit uneingeschränktem Zukunftsoptimismus.

Die quantitativen und qualitativen Befunde zeigen eine ausgeprägte Umsetzungsskepsis: Viele junge Menschen zweifeln daran, dass die gewünschten Veränderungen tatsächlich eintreten – insbesondere in ländlichen Räumen. Die Diskrepanz zwischen dem, was als wünschenswert gilt, und dem, was als realistisch erscheint, verweist auf eine tief verankerte Erfahrung von struktureller Trägheit. Technologische Visionen werden zwar interessiert verfolgt, jedoch nicht als verlässlich erlebt. Diese Skepsis ist vor allem erfahrungsbasiert. Junge

Menschen berichten von jahrelangen Versprechungen, die kaum spürbare Veränderungen nach sich gezogen haben – etwa beim Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Die Zukunft wird daher eher als ein Feld widersprüchlicher Möglichkeiten gedacht: Wandel ist erwünscht und zugleich nicht selbstverständlich. Innovation wird begrüßt und zugleich kritisch hinterfragt. Besonders technologische Szenarien wie autonomes Fahren oder Flugtaxis stoßen auf ambivalente Bewertungen. Sie gelten als faszinierend und zugleich als fern der ei-

genen Lebensrealität. Die Gen Z bewegt sich damit zwischen Aufbruchsstimmung und Realismus. Ihre Zukunftsperspektive ist geprägt von einem pragmatischen Blick auf das Machbare und von der Erwartung, dass Veränderungen nicht nur angekündigt, sondern auch konkret umgesetzt werden müssen. Die Akzeptanz neuer Mobilitätsformen hängt dabei weniger von ihrer Innovationshöhe ab als von ihrer Alltagstauglichkeit und strukturellen Anschlussfähigkeit.

Strukturelle Voraussetzungen: Mobilitätsgerechtigkeit als Schlüssel

Die Frage, ob eine Mobilitätswende gelingen kann, ist für die Gen Z eng mit der Verfügbarkeit funktionierender Alternativen verknüpft. Ordnungspolitische Maßnahmen mit Auswirkungen auf die persönliche Wahlfreiheit – etwa zur Einschränkung des Autoverkehrs – stoßen auf Skepsis, wenn sie nicht mit attraktiven, verlässlichen und zugänglichen Angeboten einhergehen. Besonders im ländlichen Raum wird deutlich: Ohne strukturelle Verbesserungen bleibt nachhaltige Mobilität ein unerfüllbares Versprechen. Mobilitätsgerechtigkeit – verstanden als gleichwertiger Zugang zu Mobilitätsoptionen unabhängig vom

Wohnort – wird zur zentralen Voraussetzung für Teilhabe und Akzeptanz. Junge Menschen wünschen sich konkrete Lösungen wie etwa einen gut getakteten ÖPNV, Sharing-Angebote und digitale Services, die auch außerhalb urbaner Zentren verfügbar sind. Wo solche Angebote fehlen, wird das Auto zur Notwendigkeit. Die Gen Z erwartet, dass Mobilitätsangebote nicht nur ökologisch sinnvoll, sondern vor allem auch sozial gerecht und alltagstauglich sind. Die Bereitschaft zum Umstieg ist vorhanden, obgleich an die genannten Bedingungen geknüpft.

Gen Z: trotz milieuspezifischer Einstellungsunterschiede ähnliches Mobilitätsverhalten

Bemerkenswert ist dabei, dass sich die Erwartungen und Verhaltensmuster über unterschiedliche soziale Gruppen hinweg erstaunlich ähneln. Zwar zeigen sich auf der Einstellungsebene durchaus milieuspezifische Unterschiede – etwa beim ökologischen Bewusstsein oder in der Haltung zu konkreten Zukunftsszenarien. Wenn es jedoch um das tatsächliche Mobilitätsverhalten geht, zeigen sich hier kaum Differenzen. Auch soziostruk-

turelle Merkmale wie Geschlecht, Einkommen oder Größe des Wohnorts spielen nur eine untergeordnete Rolle. Die gemeinsamen strukturellen Ausgangsbedingungen – etwa die eingeschränkte Verfügbarkeit von Mobilitätsangeboten, die Abhängigkeit vom ÖPNV oder die Erfahrung von Systemträgheit – führen offenbar dazu, dass sich die Gen Z trotz ihrer soziokulturellen Heterogenität in vielen Punkten sehr einig zeigt.



Zusammengefasst:

Die Gen Z ist offen für Wandel, ohne dabei eine treibende Kraft zu sein. Ihre Mobilitätsentscheidungen sind pragmatisch, bedürfnisorientiert und kontextabhängig. Nachhaltigkeit ist relevant, nicht handlungsleitend. Eine zukunftsgerichtete Mobilitätsentwicklung wird befürwortet, doch ihre Umsetzung erscheint unsicher. Eine zukunftsfähige Mobilitätspolitik sollte diese Ambivalenzen ernst nehmen und funktionale, soziale sowie emotionale Mobilitätsbedarfe gleichermaßen adressieren. Sie sollte strukturelle Ungleichheiten abbauen, Mobilitätsgerechtigkeit fördern und die Lebensrealitäten junger Menschen in Stadt und Land gleichermaßen ernst nehmen.

6.2 Limitationen und offene Fragen – was wir (noch) nicht wissen

Trotz der breiten empirischen Fundierung und der methodischen Sorgfalt, mit der die Studie konzipiert und durchgeführt wurde, sind bestimmte Einschränkungen zu berücksichtigen, die die Interpretation der Ergebnisse kontextualisieren und zugleich Ansatzpunkte für weiterführende Forschung bieten. Diese Limitationen schränken die Aussagekraft der Befunde nicht ein, vielmehr markieren sie den Rahmen, innerhalb dessen die Erkenntnisse einzuordnen und weiterzudenken sind.

Qualität der Stichprobe

Die quantitative Erhebung der Studie basiert auf einer Online-Stichprobe, die durch Gewichtung nach zentralen soziodemografischen Merkmalen wie Alter, Geschlecht, Bildung und Wohnort eine hohe strukturelle Vergleichbarkeit mit der deutschsprachigen Online-Bevölkerung zwischen 16 und 74 Jahren erreicht. Personen über 75 Jahre und Menschen, die nicht ausreichend Deutsch sprechen, konnten dabei nicht berücksichtigt werden. Somit weicht die Stichprobe in diesen beiden Punkten etwas von der tatsächlichen Struktur der Bevölkerung in Deutschland ab.

Die Studie basiert nicht auf einer Zufalls-, sondern einer quotierten Stichprobe. Dadurch sind einfache inferenzstatistische Tests nur eingeschränkt aussagekräftig. Die Daten wurden daher vorrangig deskriptiv ausgewertet – mit dem Ziel, zentrale Muster und Unterschiede sichtbar zu machen, ohne dabei kausale Zusammenhänge zu unterstellen. Die Ergebnisse sind vor diesem Hintergrund als empirisch gestützte Hinweise auf bestehende Tendenzen zu verstehen. Aufgrund der hohen Fallzahl und der methodisch kontrollierten Gewichtung lassen sich dennoch verlässliche Aussagen über zentrale Muster innerhalb der

Zielgruppe treffen – insbesondere im Hinblick auf Unterschiede zwischen einzelnen Milieus und Generationen.

Die qualitativen Erhebungsteile der Studie bieten vertiefte Einblicke in die Sichtweisen, Deutungsmuster und Zukunftsvorstellungen junger Menschen. Für die Einordnung dieser Erkenntnisse ist es jedoch wichtig, einige methodische Aspekte zu beachten. Es ist wahrscheinlich, dass sich vor allem Jugendliche an der Online-Community und den Fokusgruppen beteiligt haben, die grundsätzliches Interesse am Thema Mobilität oder an Befragungen dieser Art mitbringen. Dadurch könnten bestimmte Perspektiven – zum Beispiel von jungen Menschen, die sich weniger mit dem Thema identifizieren oder sich ungern außerhalb ihres persönlichen Umfelds äußern – weniger stark vertreten sein. Durch die gezielte Rekrutierung nach einem qualitativen Quotenplan auf Basis zentraler soziodemografischer Merkmale sowie die strukturierte Moderation der Online-Community und der Fokusgruppen wurde jedoch sichergestellt, dass ein möglichst breites Spektrum junger Menschen berücksichtigt und die Vielfalt unterschiedlicher Sichtweisen und Lebensrealitäten sichtbar wird.

Partizipative Fragebogenentwicklung

Ein zentrales Qualitätsmerkmal der Studie liegt in der Einbindung junger Menschen in die Entwicklung und Testung des Fragebogens. Die qualitative Online-Community diente als exploratives Fundament für die Konstruktion der Items, die anschließend in einem partizipativen Pretest überprüft und angepasst wurden. Dabei wurde bewusst auf etablierte und validierte Skalen und Einstellungsbatterien zurückgegriffen, um die Anschlussfähigkeit an bestehende Mobilitäts- und Jugendstudien sicherzustellen und zentrale Gütekriterien wie

Reliabilität und Validität zu wahren. Einzelne Fragen wurden zielgruppenspezifisch angepasst oder ergänzt, um die Lebensrealitäten junger Menschen adäquat abzubilden. Auch wenn der konkrete Einfluss der Teilnehmenden auf die finalen Instrumente nicht quantifizierbar ist, zeigt sich in der hohen Anschlussfähigkeit der Fragen an jugendliche Lebenswelten ein deutlicher Mehrwert. Eine systematische Evaluation des partizipativen Prozesses könnte diesen Aspekt in zukünftigen Studien weiter stärken.

Generationseffekte vs. Lebensphaseneffekte

Ein weiterer methodischer Aspekt betrifft die Abgrenzung zwischen generationstypischen Merkmalen und lebensphasenbedingten Entwicklungen. Die Studie richtet ihren Fokus auf die Gen Z – eine Altersgruppe, deren Lebenssituation aktuell noch stark von Übergangsphasen wie Schulabschluss, Berufseinstieg oder dem Auszug aus dem Elternhaus geprägt ist. Viele der erfragten Einstellungen und Verhaltensweisen lassen sich daher nicht ausschließlich als generationenspezifisch verstehen, sondern sind auch Ausdruck einer altersbedingten Lebensphase. Die Differenzierung innerhalb der Gen Z nach Altersgruppen sowie der Vergleich mit der Gesamtbevölkerung helfen dabei, diese Dynamiken zu berücksichtigen.

Dennoch bleibt es methodisch anspruchsvoll, Effekte der Lebensphase klar von echten Generationsunterschieden zu trennen. Vor diesem Hintergrund versteht die Studie den Begriff „Gen Z“ vor allem als analytisches Instrument, um aufzuzeigen, in welchen Bereichen sich junge Menschen tatsächlich von der übrigen Bevölkerung unterscheiden – und wo Gemeinsamkeiten bestehen. Die Studie erhebt dabei keinen Anspruch auf abschließende Aussagen zur Dauerhaftigkeit der beobachteten Unterschiede. Eine vertiefte Analyse der zeitlichen Stabilität und Entwicklung dieser Unterschiede wäre nur im Rahmen von Längsschnittstudien möglich.

Empirisch fundierte Standortbestimmung mit Blick nach vorn

Die Erhebung wurde in einem spezifischen gesellschaftlichen Kontext durchgeführt, der von öffentlichen Debatten rund um Klimaschutz, Mobilitätswende und digitale Transformation geprägt war. Solche Themen beeinflussen die Wahrnehmungen und Einstellungen junger Menschen unmittelbar, etwa durch mediale Diskurse, politische Maßnahmen oder persönliche Alltagserfahrungen. Neben Einstellungen wurden auch Angaben zum eigenen Mobilitätsverhalten erhoben, um das Verhältnis von Denken und Handeln näher zu beleuchten. Die auf Selbstauskünften basierenden Daten ermöglichen Einblicke in subjektive Mobilitätslogiken – auch wenn das tatsächliche Verhalten aus forschungspraktischen Gründen nicht objektiv gemessen werden konnte. Die Ergebnisse der Studie spiegeln nicht nur langfristige Haltungen, sondern auch aktuelle Stimmungen und gesellschaftliche Entwicklungen wider. Das bedeutet nicht, dass die Befunde weniger aussagekräftig sind, wohl aber, dass sie

im Licht ihres zeitlichen Kontexts interpretiert werden sollten.

Nicht zuletzt befindet sich das Thema Mobilität in einem tiefgreifenden Wandel – geprägt durch technologische Innovationen, politische Weichenstellungen und gesellschaftliche Umbrüche. Studien wie die vorliegende liefern empirisch fundierte Standortbestimmungen, die zentrale Spannungsfelder sichtbar machen: zwischen Alltag und Anspruch, zwischen Innovationsoffenheit und Umsetzungsskepsis, zwischen struktureller Realität und politischem Gestaltungsanspruch. Um Entwicklungen langfristig nachvollziehen und Veränderungen sichtbar machen zu können, bedarf es einer kontinuierlichen Fortschreibung. Als empirisch fundierte Standortbestimmung leistet die vorliegende Studie einen unverzichtbaren Beitrag zur gesellschaftlichen Einordnung junger Perspektiven auf Mobilität.

6.3 Politische Gestaltungsperspektiven – was jetzt zu tun ist

Die Ergebnisse der Studie verdeutlichen: Die junge Generation begegnet Mobilität mit einer pragmatischen Offenheit. Sie zeigt sich grundsätzlich offen für Veränderungen, jedoch ohne aktiven Gestaltungsanspruch. Im Zentrum stehen weniger große Visionen als vielmehr der Wunsch nach alltagstauglichen Lösungen. Mobilität wird als funktionales Instrument zur Bewältigung individueller Lebensrealitäten verstanden. Entscheidend ist nicht das Verkehrsmittel an sich, sondern die Verfügbarkeit verlässlicher, flexibler und gerechter Strukturen. Gefragt ist daher eine Mobilitätspolitik, die strukturell ermöglicht statt reglementiert und moralisch appelliert.



Vor diesem Hintergrund stellen sich zentrale strategische Fragen für Politik und Verwaltung:

- **Wie kann Mobilitätspolitik strukturelle Voraussetzungen schaffen, die nachhaltiges Verhalten ermöglichen, ohne es zu erzwingen?**
- **Welche politischen Strukturen braucht es, um Wahlfreiheit, Teilhabe und Nachhaltigkeit nicht nur zu fordern, sondern konkret zu ermöglichen?**
- **Wie lassen sich bestehende Angebote so weiterentwickeln, dass sie den hybriden Lebensrealitäten junger Menschen gerecht werden, insbesondere im ländlichen Raum?**
- **Welche Rolle können neue Technologien und partizipative Formate spielen, um Vertrauen und Innovationsbereitschaft zu stärken?**
- **Wie kann politische Kommunikation so gestaltet werden, dass sie Vertrauen schafft, Orientierung bietet und zugleich konkret, erfahrbar und anschlussfähig ist?**

Diese Fragen markieren den Übergang von empirischer Analyse zu politischer Gestaltung. Sie bilden die Grundlage für vertiefte Impulse, die in einem separaten Policy Paper systematisch ausgearbeitet und praxisnah operationalisiert werden (siehe Policy Paper). Zugleich verweisen sie auf eine tiefere gesellschaftliche Dynamik: Die junge Generation steht exemplarisch für eine Haltung, die Wandel nicht abwehrt, sondern unter bestimmten Bedingungen mitträgt: pragmatisch, selektiv und alltagsnah. Charakteristisch für die junge Generation ist ihre zweckrationale, pragmatische Haltung und ihr Wunsch nach einer Verbesserung gegenüber dem Status quo. Ihre Haltung zu Mobilität zeigt ihre Orientierung am Machbaren, ihr Bewusstsein für Mobilitätsgerechtigkeit und ihre Offenheit, neue Wege mitzugehen, wenn sie umsetzbar sind und einen spürbaren Nutzen versprechen.

Gerade darin liegt eine Chance: Wenn politische Gestaltung nicht auf Überforderung setzt, sondern auf Ermöglichung, eröffnet Mobilität für die Gen Z neue Wege zu gleichwertiger Teilhabe und nachhaltiger Zukunftsgestaltung.

In diesem Sinne ist Mobilitätspolitik mehr als Verkehrs- oder Infrastrukturpolitik. Sie ist ein Ort, an dem sich Fragen von Teilhabe, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit stellen und diese gesamtgesellschaftlich ausgehandelt werden. Die Ergebnisse unserer Studie zeigen: Die Mobilitätswende entscheidet sich nicht in moralischen Auseinandersetzungen oder visionären Leitbildern, sondern ganz konkret vor Ort und im Alltag. Dort werden politische Entscheidungen und ihre Folgen erfahrbar und dort wächst oder schwindet das Vertrauen in die Handlungsfähigkeit von Politik und die Leistungsfähigkeit von Demokratie.

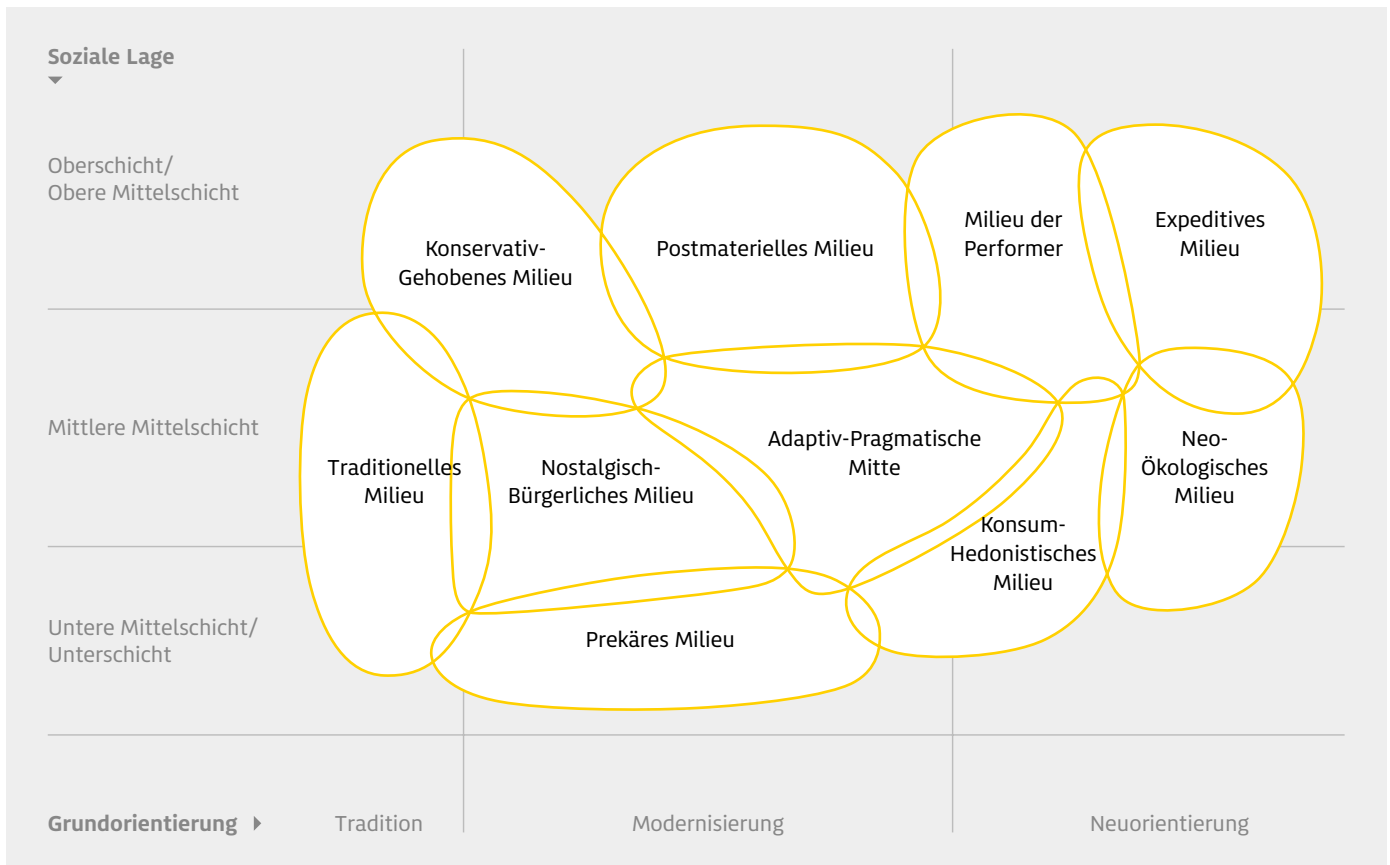
Die junge Generation ist bereit, Teil eines Mobilitätswandels zu sein. Doch sie erwartet, dass Politik und Verwaltung die strukturellen Voraussetzungen schaffen, die nachhaltiges Handeln auch im Mobilitätsbereich ermöglichen. Darin liegt ein gesamtgesellschaftlicher Auftrag und zugleich eine hoffnungsvolle Perspektive: Wandel ist möglich, wenn er im Dialog mit der jungen Generation gestaltet wird – unter Berücksichtigung ihrer Erfahrungen, Bedürfnisse und Sichtweisen.



7

Anhang & Verzeichnis

Kurzbeschreibung der Sinus-Milieus® in Deutschland 2025



Konservativ-Gehobenes Milieu: „Privilegien verpflichten“

Beim Konservativ-Gehobenen Milieu handelt es sich um die strukturkonservative Elite mit einer klassischen Verantwortungs- und Erfolgsethik und klaren Exklusivitäts- und Statusansprüchen – wenngleich ihre gesellschaftliche Führungsrolle zunehmend erodiert. Typisch sind der Wunsch nach Ordnung und Balance und das Selbstbild als Fels in der Brandung postmoderner Beliebigkeit.

Wichtige Werte:

- Leistung, Erfolg
- Statusbewusstsein
- Exklusivität, Distinktion
- Hochkultur
- Humanistische Bildung
- Anstand, Kultiviertheit
- Verantwortung gegenüber der Gesellschaft
- Eigenverantwortung
- Disziplin, Ordnung, Hierarchie
- Glaube, Religion
- Christliche Moral

Postmaterielles Milieu: „The best things aren't things“

Das Postmaterielle Milieu ist die engagiert-souveräne Bildungselite mit postmateriellen Wurzeln: Selbstbestimmung und -entfaltung, Gemeinwohl, Diversität und diskriminierungsfreie Verhältnisse sind Ankerwerte. Typisch ist das Selbstbild als gesellschaftliches Korrektiv, besonders als Verfechter von Post-Wachstum und Nachhaltigkeit.

Wichtige Werte:

- Weltoffenheit
- Lebenskunst, Zeitsouveränität
- Selbstbestimmung, Selbstverwirklichung
- Authentizität
- Nachhaltigkeit
- Natur und Umwelt
- Toleranz, Achtsamkeit
- Diversity
- Kunst und Kultur
- (Weiter-)Bildung
- (Soziale) Verantwortung, Gemeinwohl
- Gerechtigkeit, Solidarität
- Genuss, Sinnlichkeit

Milieu der Performer: „Immer einen Schritt voraus“

Beim Milieu der Performer handelt es sich um die effizienzorientierte und fortschrittsoptimistische Leistungselite unserer Gesellschaft mit liberalem und global-ökonomischem Denken. Die Milieuangehörigen sehen sich selbst als moderne Business-Elite und als Digital-, Lifestyle- und Konsum-Pioniere. In den letzten Jahren zeigen die Performer deutliche Etablierungstendenzen und sind dabei, den früheren visionären Elan allmählich zu verlieren.

Wichtige Werte:

- Leistung, Professionalität
- Wettbewerb, Erfolg
- Dynamik, Zielstrebigkeit
- Effizienz
- Mobilität, Flexibilität
- Anspruchsvoller Konsum
- Modernes Design
- Freiheit, Selbstbestimmung
- Digitalisierung, technologischer Fortschritt
- Neues erleben und zu den Ersten gehören
- Risiko, Veränderung
- Vermögenswerte, Geld, Kapital

Expeditives Milieu: „Grenzen sind da, um überschritten zu werden“

Beim Expeditiven Milieu handelt es sich um die ambitionierte kreative Bohème: urban, hip, digital, kosmopolitisch, vernetzt und immer auf der Suche nach neuen Grenzen und unkonventionellen Erfahrungen, Lösungen und Erfolgen. Das Milieu ist stark individualistisch geprägt; Selbstverwirklichung, Uniqueness, Neugierde, Diversity, Coolness und Experimentierfreude sind Ankerwerte. Typisch ist das Selbstbild als stilbewusste und stilbildende post-moderne Elite.

Wichtige Werte:

- Selbstbestimmung, Selbstverwirklichung
- Kosmopolitische Perspektive
- Individualität, sich abheben
- Kreativität, Experimentierfreude
- Ambition, Erfolg
- Sprints und Auszeiten
- Pragmatismus, Flexibilität
- Mobilität
- Souveränität, Coolness
- Urban Style, Design
- Spaß, Erlebnis, Genuss
- Nachhaltigkeit
- Diversity
- (Weiter-)Bildung

Neo-Ökologisches Milieu: „Wir müssen umdenken – Less is more and small is beautiful“

Beim Neo-Ökologischen Milieu handelt es sich um die Treiber der globalen Transformation. Kennzeichnend sind eklektische Wertesynthesen: Disruption und Pragmatismus, Erfolg und Nachhaltigkeit, Party und Protest. Diese Gruppe zeigt eine Aufbruchmentalität bei gleichzeitig ausgeprägtem Problembewusstsein für die planetaren Herausforderungen. Typisch ist ein umwelt- und klimasensibler Lebensstil sowie das Selbstbild als progressive Realisten.

Wichtige Werte:

- Nachhaltigkeit
- Umwelt- und Klimasensibilität
- Downsizing, Small is beautiful
- Vielfalt, Kulturen der Welt
- Realismus, Pragmatismus
- Disruptives Denken
- Achtsamkeit
- Engagement, soziale Verantwortung, Zivilcourage
- Persönlichkeitsentwicklung
- Gerechtigkeit, Toleranz, Solidarität
- Emanzipation
- Freiheit, Selbstverwirklichung
- Unkonventionelle Lebensformen, intensives Leben
- Zukunftsoptimismus

Milieu der Adaptiv-Pragmatischen Mitte: „Gut geplante Schritte statt großer Sprünge“

Beim Milieu der Adaptiv-Pragmatischen Mitte handelt es sich um den modernen Mainstream unserer Gesellschaft mit ausgeprägtem Lebenspragmatismus und Nützlichkeitsdenken sowie hoher Anpassungsbereitschaft (Selbstbild als flexible Pragmatikerinnen oder Pragmatiker). Typisch ist der Spagat zwischen Erlebnisorientierung und Sicherheitsbedürfnis. Adaptiv-Pragmatische sind zielstrebig und offen für Neues – und haben gleichzeitig ein starkes Bedürfnis nach Verankerung und Zugehörigkeit. Die aktuellen gesellschaftlichen Entwicklungen (vor allem die wahrgenommene Wohlstandspolarisierung) führen in diesem Milieu zu wachsender Unzufriedenheit und Verunsicherung.

Wichtige Werte:

- Pragmatismus, Nützlichkeitsdenken
- Bodenhaftung
- Work-Life-Balance
- Spaß, Unterhaltung
- Organisation, Ordnung
- Zugehörigkeit
- Freizeit, Privatleben
- Zielstrebigkeit, Leistung
- Familie, Freunde, Geselligkeit
- Treue, Verlässlichkeit
- Moderner Lifestyle, Shopping
- Offenheit, Flexibilität
- Anerkennung
- Halt, Geborgenheit, Sicherheit

Konsum-Hedonistisches Milieu: „Das Leben heute genießen und sich den Spaß nicht verderben lassen“

Beim Konsum-Hedonistischen Milieu handelt es sich um die auf Konsum und Entertainment fokussierte (untere) Mitte, die Spaß haben will im Hier und Jetzt. Typisch für diese Gruppe ist der Spagat zwischen beruflicher Anpassung und Freizeit-Eskapismus. Die Milieuangehörigen pflegen das Selbstbild als cooler Lifestyle-Mainstream und haben oft ein starkes Geltungsbedürfnis. Viele sind zunehmend genervt vom Diktat der Nachhaltigkeit und Political Correctness.

Wichtige Werte:

- Freiheit, Ungebundenheit
- Action, Entertainment
- Spaß, Party, Events
- Spontaner Konsum, Shopping
- Abwechslung, Ablenkung
- Unbekümmertheit, Coolness
- Freizeit
- Sexyneß
- Risiko, starke Reize, Stimulation
- Prestige, Dominanz
- Luxus, Statussymbole

Prekäres Milieu: „Irgendwie durchkommen und mithalten“

Bei den Präkären handelt es sich um die um Orientierung und Teilhabe bemühte Unterschicht, die dazugehören möchte und den Wunsch hat, Anschluss zu halten an den Lebensstandard der breiten Mitte. In diesem Milieu häufen sich soziale Benachteiligungen, Ausgrenzungserfahrungen, Verbitterung und Ressentiments. Typisch ist das Selbstbild als robuste Durchbeißer.

Wichtige Werte:

- Direktheit, Unverblümtheit
- Solidarität, Schutz, Sicherheit
- Harmonie, Gemeinsinn
- Mainstream-Unterhaltung
- Stärke, Geltung
- Gerechtigkeit
- Statussymbole
- Geld und Konsum
- Härte, Robustheit
- Redlichkeit, Rechtschaffenheit
- Respekt
- Bodenständigkeit

Nostalgisch-Bürgerliches Milieu: „Das gute Mittelmaß respektieren“

Das Nostalgisch-Bürgerliche Milieu ist die harmonieorientierte (untere) Mitte, die nach gesicherten Verhältnissen und einem angemessenen Status strebt. Diese Gruppe fühlt sich durch den wahrgenommenen Verlust gelernter Regeln und Gewissheiten zusehends überfordert, was zu einer rückwärtsgewandten Sehnsucht nach den „guten alten Zeiten“ führt. Typisch ist das Selbstverständnis als gutbürgerliche Mitte, die von den tonangebenden Eliten zunehmend vernachlässigt wird.

Wichtige Werte:

- Stabilität, Kalkulierbarkeit
- Vernunft, Common Sense
- Ordnung, Harmonie
- Gemütlichkeit
- Treue, Loyalität
- Gemeinschaft, soziales Leben
- Freundlichkeit, Rücksicht, Fairness
- Familie, Freunde
- Vorsorge, Lebensstandard
- Bildung, Ausbildung
- Heimat, Natur
- Bodenständigkeit
- Fleiß, Strebsamkeit

Traditionelles Milieu: „Spare in der Zeit, dann hast Du in der Not“

Das Traditionelle Milieu ist verhaftet in der kleinbürgerlichen Welt bzw. in der traditionellen Arbeiterkultur, in der Sicherheit und Ordnung Ankerwerte sind. Typisch ist das Selbstbild als rechtschaffene kleine Leute. Im Zuge fortschreitender gesellschaftlicher Modernisierung setzt sich bei den Milieuangehörigen zunehmend das Gefühl des Abgehängtseins durch.

Wichtige Werte:

- Das Bewährte, die Tradition
- Heimat, das Regionale
- Treue, Verlässlichkeit
- Sittlichkeit, Anstand, Rechtschaffenheit
- Sparsamkeit, Genügsamkeit
- Demut, Respekt
- Gehorsam, Pflicht
- Ruhe
- Sicherheit, Ordnung
- Sauberkeit
- Familie, Gemeinschaft
- Frömmigkeit, Glaube
- Gesundheit

Literaturverzeichnis

A

Albert, M., Hurrelmann, K. & Quenzel, G. (2019). 18. Shell Jugendstudie. Eine Generation meldet sich zu Wort. Weinheim u. Basel: Beltz.

Albert, M., Quenzel, G. & de Moll, F. (2024). 19. Shell Jugendstudie. Pragmatisch zwischen Verdrossenheit und gelebter Vielfalt. Weinheim u. Basel: Beltz.

Albert, M. (2025). Jugendliche in Deutschland im Spiegel der Gesellschaft. APuZ, 75 (36–37), 9–15. Verfügbar unter: <https://www.bpb.de/shop/zeitschriften/apuz/jugend-2025/570140/jugendliche-in-deutschland-im-spiegel-der-gesellschaft/>.

Antes, W., Wenzl, U. & Wichmann, S. (2022). Jugend im Ländlichen Raum Baden-Württembergs. Aufwachsen – Mitgestalten – Leben. Hrsg. Jugendstiftung Baden-Württemberg. Baltmannsweiler: Schneider Verlag. Verfügbar unter: https://studie.land/wp-content/uploads/2022/01/Studie_Land_220110.pdf.

B

Barth, B., Flaig, B. B., Schäuble, N. & Tautscher, M. (2024). Praxis der Sinus-Milieus. Gegenwart und Zukunft eines modernen Gesellschafts- und Zielgruppenmodells (überarbeitete und ergänzte 2. Ausgabe). Wiesbaden: Springer VS.

Bergold, J. & Thomas, S. (2010). Partizipative Forschung. In: Mey, G. & Mruck, K., Handbuch Qualitative Forschung in der Psychologie (S. 333–344). Wiesbaden: VS Verlag.

Beule, V. & Zauner, L. (2022). Generation Alpha – eine neue Nutzergeneration. Media Perspektiven, 4, 160–165. Verfügbar unter: https://www.media-perspektiven.de/fileadmin/user_upload/media-perspektiven/pdf/2022/2204_Beule_Zauner.pdf.

Borgstedt, S. (2025). „Transformation? Mach' ick seit 20 Jahren“. Milieuspezifische Perspektiven auf den gesellschaftlichen Wandel. In: Bundeskanzleramt. Zwischen Zumutung und Zuversicht. Transformation als gesellschaftliches Projekt (S. 32–38). Berlin: Bundeskanzleramt.

C

Calmbach, M., Borgstedt, S., Borchard, I., Thomas, P. M. & Flaig, B. B. (2016). Wie ticken Jugendliche? Lebenswelten von Jugendlichen im Alter von 14 bis 17 Jahren in Deutschland. Berlin: Springer VS. Verfügbar unter: <https://link.springer.com/book/10.1007/978-3-658-12533-2>.

Calmbach, M., Bodo, F., Gaber, R., Gensheimer, T., Möller-Slawinski, H., Schleer, C. & Wisniewski, N. (2024). SINUS-Jugendstudie 2024. Bonn: Bundeszentrale für politische Bildung.

D

Deloitte (2024). Gen Z and Millennial Survey. Living and working with purpose in a transforming world. London: Deloitte Global.

G

Grunert, C. (2012). Generationen in der empirischen Forschung – zwischen Modebegriff und analytischem Instrument. Diskurs Kindheits- und Jugendforschung, 7(3), 291–304.

H

Hildebrandt, S., Dehl, T. & Nolting, H.-D. (2025). Gesundheitsreport 2025: Analyse der Arbeitsunfähigkeit. Mythos Arbeitskrankenstand. Generation Z in der Arbeitswelt. Heidelberg: medhochzwei Verlag.

Holderberg, P. & Corsten, M. (2019). Zur Differenzierung von Alters-, Perioden- und Kohorteneffekten in Zeitreihendaten am Beispiel der Wahlbeteiligung. In: Siegers, P., Schulz, S. & Hochman, O., Einstellungen und Verhalten der deutschen Bevölkerung. Blickpunkt Gesellschaft. (S. 191–227). Wiesbaden: Springer VS.

Hurrelmann, K. & Quenzel, G. (2020). Lebensphase Jugend. Eine Einführung in die sozialwissenschaftliche Jugendforschung (13. Ausg.). Weinheim: Beltz Juventa.

Hurrelmann, K. & Albrecht, E. (2021). Gen Z: Between climate crisis and coronavirus pandemic. Abingdon: Routledge.

J

Jaeger, M. M. (2003). Generationenvergleich: Ein methodisches Problem? Aus Politik und Zeitgeschichte (APuZ), 19–26.

L

Lenzner, T., Neuert, C. & Otto, W. (2015). Kognitives Pretesting. Mannheim: GESIS – Leibniz-Institut für Sozialwissenschaften. Verfügbar unter: https://www.gesis.org/fileadmin/admin/Datakatalog/pdf/guidelines/kognitives_pretesting_lenzner_neuert_otto_2015.pdf.

M

Mayring, P. (2015). Qualitative Inhaltsanalyse. Weinheim: Beltz.

Möller-Slawinski, H. (2025). SINUS-Jugendforschung. Ergebnisse einer Repräsentativ-Umfrage unter Jugendlichen 2024/25 im Auftrag der BARMER. Heidelberg/Berlin: SINUS-Institut.

N

Nobis, C. & Kuhnimhof, T. (2018). Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Hrsg. BMV. Bonn. Verfügbar unter: https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf.

S

Schleer, C. & Calmbach, M. (2022). Berufsorientierung Jugendlicher in Deutschland. Erwartungen, Sorgen und Bedarfe. Berlin: Springer VS. Verfügbar unter: <https://link.springer.com/book/10.1007/978-3-658-38591-0>.

Schleer, C. Wisniewsky, N. & Reusswig, F. A. (2024). Sozialökologische Transformation gestalten: Wie gesellschaftliche Barrieren überwunden und Resonanzpotenziale genutzt werden können. Abschlussbericht im Auftrag der Friedrich-Ebert-Stiftung. Potsdam: Friedrich Ebert Stiftung.

Schönduwe, R. & Lanzendorf, M. (2014). Mobilitätsverhalten von Heranwachsenden und Möglichkeiten zur Bindung an den ÖPNV. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 1. Frankfurt a. M. Verfügbar unter: https://www.uni-frankfurt.de/46654538/pfs_heranwachsende_de.pdf.

SINUS-Institut (2023). Infobroschüre zu den Sinus-Milieus. Heidelberg/Berlin: SINUS-Institut. Verfügbar unter: <https://cloud.sinus-institut.de/public/fe564b>.

Statistisches Bundesamt (2024). Mikrozensus – Bevölkerung nach Migrationshintergrund – Endergebnisse 2023. Statistischer Bericht. Verfügbar unter: https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Bevolkerung/Migration-Integration/Publikationen/_publikationen-innen-migrationshintergrund.html.

