

Ungleiche Angebote, ungleiche Chancen:

Mobilitätsgerechtigkeit zwischen Stadt und Land aus Sicht junger Menschen

Eine inhaltliche Vertiefung auf Grundlage der Studie
„Zwischen Frust und Freiheit: Mobilität junger Menschen“



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 Autor

Dr. Susanne Langenohl, ADAC Stiftung
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

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

Layout und Datenvisualisierung

Schiwa Saadat

Bibliografische Daten

Erscheinungstag: 28. Juli 2026
DOI: <https://doi.org/10.69154/20260705>

Zitationshinweis

Langenohl, S., Wittowsky, D. &
Scharf, F. (2026).
„Ungleiche Angebote, ungleiche Chancen:
Mobilitätsgerechtigkeit zwischen Stadt und
Land aus Sicht junger Menschen.“
Eine inhaltliche Vertiefung auf Grundlage
der Studie „Zwischen Frust und Freiheit:
Mobilität junger Menschen“
DOI: [10.69154/20260705](https://doi.org/10.69154/20260705)

Zusammenfassung

Der Beitrag analysiert Mobilitätschancen junger Menschen im Stadt-Land-Vergleich und verortet Mobilität als zentrale Voraussetzung für Teilhabe, Autonomie und selbstständige Lebensführung.

Auf Grundlage einer multimethodischen Studie wird gezeigt, dass junge Menschen grundsätzlich offen für multimodale und nachhaltige Mobilität sind, diese Bereitschaft jedoch räumlich unterschiedlich eingelöst wird.

Multimodale und nachhaltige Mobilität ist dort stabil umsetzbar, wo verlässliche Angebote vorhanden sind. In ländlichen Räumen verhindern strukturelle Defizite häufig ihre dauerhafte Umsetzung, wodurch Mobilitätsdefizite zu Barrieren für Teilhabe werden.

*Weiterführende
Analysen sowie
konzeptionelle Vertiefungen
finden sich in einer
Grundlagenstudie und
Vertiefungsstudie.*

Kernergebnisse auf einen Blick

1 |

Mobilität ist ungleich verteilt

Die Mobilitätschancen junger Menschen hängen stark vom Wohnort ab, weil Erreichbarkeit, Angebotsvielfalt und Wegelängen zwischen Stadt und Land ungleich verteilt sind.

2 |

Nutzungsmuster folgen eher Strukturen als Werten

Das Mobilitätsverhalten junger Menschen wird zwar auch durch Einstellungen geprägt, folgt im Alltag jedoch eher der tatsächlichen Verfügbarkeit, Erreichbarkeit und Zuverlässigkeit der Angebote vor Ort.

3 |

Barrieren prägen den Alltag unterschiedlich stark

Während Mobilität in Städten vor allem an Qualitäts- und Komfortgrenzen stößt, scheitert sie im ländlichen Raum häufig bereits an grundlegender Funktionalität.

4 |

Nachhaltigkeitssensibilität bleibt ohne Alternativen wirkungslos

Nachhaltigkeitssensibilität ist in der Gen Z vorhanden, wird aber nur dort handlungswirksam, wo verlässliche und autonomiefördernde Alternativen im Alltag tatsächlich verfügbar sind.

Mobilität entscheidet über Chancen der jungen Generation

Mobilität ist eine zentrale Voraussetzung für Bildung, Arbeit, soziale Beziehungen und selbstständige Lebensführung. Für junge Menschen eröffnet oder begrenzt sie alltägliche Handlungsspielräume – etwa die Erreichbarkeit von Ausbildungsorten, Freizeitangeboten, Engagement oder sozialen Beziehungen. Gerade im Übergang zu eigenständigen Lebensformen entscheidet Mobilität darüber, ob Teilhabe gelingt oder erschwert wird. Dabei zeigen sich in besonderer Deutlichkeit Unterschiede zwischen urbanen und ländlichen Räumen, die Mobilität zunehmend zu einer Frage sozialer und räumlicher Gerechtigkeit machen.

Mobilitätsgerechtigkeit wird in diesem Zusammenhang als die verlässliche, sichere und bezahlbare sowie innerhalb angemessener Wegezeiten gewährleistete Erreichbarkeit zentraler Lebensorte im Alltag verstanden – unabhängig vom Wohnort. Sie umfasst damit neben der Verfügbarkeit von Angeboten auch deren tatsächliche Nutzbarkeit für alle Menschen.

Die junge Generation, häufig als Gen Z bezeichnet, ist für diese Fragestellung analytisch besonders aufschlussreich. Sie bringt eine hohe Offenheit gegenüber multimodaler, nachhaltiger und digitaler Mobilität mit und bewegt sich selbstverständlich in einem Mobilitätssystem, das durch neue Angebote, digitale Zugänge und veränderte Nutzungslogiken geprägt ist. Zugleich sind junge Menschen in besonderem Maße auf verlässliche Strukturen angewiesen, da Mobilität für sie nicht nur funktionale Fortbewegung bedeutet, sondern eine Voraussetzung für Autonomie, soziale Teilhabe und Zukunftsplanung darstellt. In der öffentlichen Debatte wird diese Offenheit oft mit der Erwartung verbunden, die junge Generation könne Triebkraft einer nachhaltigen Mobilitätswende sein. Wie tragfähig dieses Potenzial ist, hängt jedoch maßgeblich davon ab, ob entsprechende Rahmenbedingungen auch jenseits urbaner Zentren vorhanden sind.

Vor diesem Hintergrund rückt der räumliche Kontext stärker in den Fokus. Während Städte häufig als Innovationsräume gelten, in denen nachhaltige Alternativen erprobt und etabliert werden, sind ländliche Räume vielerorts durch längere Distanzen, eine geringere Angebotsdichte und eingeschränkte Erreichbarkeit geprägt. Mobilität wird damit nicht allein durch individuelle Einstellungen oder Ambitionen bestimmt, sondern wesentlich durch strukturelle Voraussetzungen des Wohnumfelds.

Diese Stadt-Land-Differenzen wirken sich unmittelbar auf Handlungsspielräume, Alltagsorganisation und Zukunftserwartungen junger Menschen aus und markieren eine zentrale Herausforderung moderner Mobilitätsgestaltung. Der Mehrwert dieses Beitrags liegt darin, diese Stadt-Land-Differenzen nicht über Einstellungen, sondern über reale Mobilitätschancen und Handlungsspielräume junger Menschen zu erklären.

Fokus und Erkenntnisgewinn



Die vorliegende Veröffentlichung bereitet zentrale raumbezogene Befunde der Studie „Zwischen Frust und Freiheit: Mobilität junger Menschen“ auf. Ziel der Studie ist es, zu verstehen, wie junge Menschen im Alter von 16 bis 27 Jahren Mobilität erleben, nutzen und bewerten, welche Faktoren ihre Entscheidungen prägen und welche Erwartungen sie an die Mobilität der Zukunft stellen.

Im Mittelpunkt steht dabei nicht die Bewertung einzelner Verkehrsmittel oder die bloße Beschreibung von Wegen, sondern die Analyse der Bedingungen, unter denen Mobilität möglich wird oder eingeschränkt bleibt und was dies für Teilhabe und Mobilitätsgerechtigkeit bedeutet. Der Blick richtet sich damit auf das Mobilitätssystem als Gesamtheit der verfügbaren Angebote und deren Zusammenspiel im Alltag sowie auf die Frage, unter welchen Voraussetzungen diese Angebote tatsächlich verlässlich nutzbar werden. Der zentrale Erkenntnisgewinn dieses Beitrags liegt weniger in der Feststellung räumlicher Ungleichheiten als in der Klarheit, mit der sie sich in der Lebenswirklichkeit junger Menschen niederschlagen. Die Daten zeigen, dass Mobilitätsverhalten und Handlungsspielräume eng an räumlich ungleiche Angebote und Erreichbarkeiten gebunden sind. Unterschiede zwischen Stadt und Land lassen sich damit nicht primär über Einstellungen oder Wertorientierungen erklären, sondern über die Verfügbarkeit und Verlässlichkeit alltäglicher Mobilitäts Optionen.

Der Beitrag verschiebt damit den Fokus im Mobilitätsdiskurs: von der Frage individueller Bereitschaft hin zu den strukturellen Voraussetzungen von Mobilität. Mobilitätsgerechtigkeit erweist sich als zentrale Bedingung dafür, ob Mobilitätswandel im Alltag junger Menschen tragfähig wird und ob Vertrauen in zukünftige Mobilität entstehen kann.

Zentrale Fragestellung



Ausgehend von den dargestellten Befunden steht folgende Frage im Fokus dieser Veröffentlichung: Wie wirken sich unterschiedliche räumliche Bedingungen auf die Mobilitätschancen junger Menschen aus und was bedeutet dies für Mobilitätsgerechtigkeit in einer Phase tiefgreifender Transformation? Deutlich wird bereits hier, dass Mobilitätspolitik, die vor allem auf individuelle Verhaltensänderungen oder technologische Innovationen setzt, möglicherweise zu kurz greift. Denn eine zukunftsfähige Mobilitätswende entscheidet sich weniger an der Bereitschaft junger Menschen als an der Frage, ob Mobilität unabhängig vom Wohnort verlässlich, erreichbar und alltagstauglich gestaltet ist. Erst wenn Strukturen tragen, kann die Offenheit der jungen Generation tatsächlich wirksam werden.

Methodik



Die Studie wurde in Kooperation mit dem SINUS-Institut und der Universität Duisburg-Essen durchgeführt und basiert auf einem multimethodischen Design, das quantitative und qualitative Verfahren systematisch miteinander verknüpft. Grundlage ist eine bevölkerungsrepräsentative Online-Befragung (n=2.006, Altersgruppe 16–27 Jahre; n=1.609, Altersgruppe 28–74 Jahre), ergänzt durch eine qualitative Online-Community (n=29, Altersgruppe 16–27 Jahre) und Fokusgruppen (n=19, Altersgruppe 16–27 Jahre) mit jungen Menschen. Dieses Vorgehen ermöglicht es, statistische Muster mit lebensweltlichen Deutungen zu verbinden und regionale Unterschiede nicht nur zu messen, sondern auch zu erklären.

Wo Mobilität gelingt und wo sie Teilhabe begrenzt

Die Kombination aus quantitativen und qualitativen Befunden zeigt, dass es jungen Menschen bei Mobilität weniger um abstrakte Debatten oder Konzepte als um ihren gelebten Alltag geht: Ob Mobilität gelingt, entscheidet sich „vor Ort“ in Erreichbarkeit, Taktung, Anschluss und Verlässlichkeit. Die folgenden Kernergebnisse machen sichtbar, wo junge Menschen reale Wahlfreiheit erleben und wo Mobilität zur strukturellen Barriere für Teilhabe wird.

1 Mobilität ist ungleich verteilt

Kernaussage

Die räumliche Lage bestimmt maßgeblich, welche Mobilitätsoptionen jungen Menschen tatsächlich zur Verfügung stehen. Unterschiede zwischen urbanen und ländlichen Räumen zeigen sich dabei bereits auf der strukturellen Ebene, insbesondere in der Erreichbarkeit von Verkehrsmitteln, der Länge alltäglicher Wege sowie der Verfügbarkeit alternativer Angebote wie Sharing-Systemen oder einer leistungsfähigen Radinfrastruktur. Diese Faktoren definieren unterschiedliche Ausgangsbedingungen für Mobilität und prägen damit alltägliche Handlungsspielräume junger Menschen.

ÖPNV-Erreichbarkeit trennt Stadt und Land

Besonders deutlich wird das Stadt-Land-Gefälle bei der Erreichbarkeit des ÖPNV. In Großstädten geben rund vier von fünf jungen Menschen an, Bus und Bahn gut erreichen zu können, in kleinen Städten und ländlichen Gemeinden mit weniger als 5.000 Einwohnerinnen und Einwohnern trifft dies nur auf etwa die Hälfte zu (siehe Abbildung 1). Mit zunehmender Ländlichkeit sinkt damit nicht nur die Angebotsdichte, sondern auch die Verlässlichkeit alltäglicher Mobilitätsoptionen.

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 1: 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   

Multimodale Optionen sind räumlich ungleich verfügbar

Noch ausgeprägter sind die Unterschiede bei alternativen Mobilitätsangeboten: Während Sharing Systeme wie E-Scooter, Fahrrad oder Carsharing in urbanen Räumen verbreitet sind, fehlen sie außerhalb der Zentren jedoch häufig oder sind nur stark eingeschränkt nutzbar. So geben in ländlichen Regionen mit bis zu 5.000 Einwohnerinnen und Einwohnern lediglich 16 % der jungen Menschen an, E-Scooter-Sharing nutzen zu können, während es in Großstädten mit mehr als 50.000 Einwohnerinnen und Einwohnern 66 % sind (siehe Abbildung 1). Multimodale Mobilität ist damit räumlich ungleich angelegt.

Längere Wege prägen den Mobilitätsalltag auf dem Land

Diese strukturellen Unterschiede spiegeln sich unmittelbar in den Aktionsräumen junger Menschen wider. Zwar liegen für rund 60 % der Befragten Wohn- und Ausbildungs- beziehungsweise Arbeitsort im selben Postleitzahlbereich, doch unterscheiden sich die räumlichen Ausdehnungen dieser Bereiche deutlich zwischen Stadt und Land. Für die gesamte Gen Z ergibt sich eine durchschnittliche Entfernung von 9,8 Kilometern zwischen Wohn- und Ausbildungs- bzw. Arbeitsort. Dieser Durchschnitt verdeckt jedoch ein markantes Stadt-Land-Gefälle: Junge Menschen in ländlichen Räumen legen im Mittel 16,7 Kilometer zurück und damit nahezu doppelt so weite Strecken wie Gleichaltrige in städtischen Räumen mit durchschnittlich 9,1 Kilometern.

Damit rücken die alltagspraktischen Folgen räumlich ungleicher Aktionsräume in den Fokus. Größere Distanzen und eingeschränkte Erreichbarkeit machen Mobilität im ländlichen Raum deutlich planungsintensiver und anfälliger für Störungen als in urbanen Kontexten mit dichteren Alternativen.

Mobilitätspraxis im Alltag: Stimmen junger Menschen

Die qualitativen Befunde verdichten dieses Bild: Wo Busse selten fahren und zusätzliche Angebote fehlen, wird Mobilität im Alltag zur Herausforderung, insbesondere abends, an Wochenenden oder bei ungünstigen Rahmenbedingungen.

Die 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 in den Grundzügen (...). Die Radwege sind hier auch nicht gerade gut ausgebaut.

weiblich, 25 Jahre, ländlich

Zwischenfazit

Mobilität fungiert damit je nach Wohnort entweder als Voraussetzung für selbstständige Lebensführung oder als strukturelle Barriere für Teilhabe.

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, wie junge Menschen unter diesen strukturellen Bedingungen ihre Mobilität im Alltag tatsächlich organisieren.

2 | Nutzungsmuster folgen eher Strukturen als Werten

Kernaussage

Die Nutzungsmuster zeigen, dass sich die beobachteten Unterschiede zwischen Stadt und Land nicht primär aus divergierenden Einstellungen oder Wertorientierungen erklären lassen. Vielmehr folgen die Nutzungsmuster der Gen Z den strukturellen Rahmenbedingungen ihres Wohnumfelds. Formale Zugangsvoraussetzungen, die tatsächliche Verfügbarkeit von Angeboten sowie Erreichbarkeit und Zuverlässigkeit prägen, wie Mobilität im Alltag organisiert wird. Individuelle Einstellungen und Wertorientierungen bleiben dabei relevant, entfalten ihre Wirkung jedoch erst zumeist innerhalb der gegebenen strukturellen Handlungsspielräume.

Zugang schlägt Präferenz

Bereits bei den formalen Zugangsvoraussetzungen zeigen sich deutliche raumtypische Unterschiede. Innerhalb der Gen Z verfügen junge Menschen im ländlichen Raum wesentlich häufiger über frühe motorisierte Führerscheinklassen als Gleichaltrige in urbanen Räumen. So besitzen in Städten rund 22,5 % einen Mofa- oder Mopedführerschein, während dieser Anteil in ländlichen Regionen bei 38,4 % liegt. Auch bei der Führerscheinklasse AM (bis 45 km/h) zeigt sich ein vergleichbares Muster (20,1 % in Städten gegenüber 35,6 % auf dem Land). Für den Pkw-Führerschein (Klasse B) bestehen hingegen keine signifikanten Stadt-Land-Unterschiede, während sich Unterschiede vor allem bei frühen motorisierten Zugangsformen zeigen, die in ländlichen Räumen häufiger genutzt werden.

Beim Besitz von Zeitkarten für den öffentlichen Personennahverkehr zeigt sich ein gegenläufiges Muster: Mit zunehmender Wohnortgröße steigt der Anteil junger Menschen mit Zeitkarte deutlich an (von 60,5 % in Gemeinden unter 20.000 Einwohnerinnen und Einwohnern auf 74,6 % in Großstädten). Der Zeitkartenbesitz ist damit weniger Ausdruck einer besonderen Affinität als vielmehr eine rationale Reaktion auf die tatsächliche Nutzbarkeit des ÖPNV.

Mobilität folgt der Angebotsrealität

Diese unterschiedlichen Zugangsvoraussetzungen spiegeln sich klar im Alltagsverhalten wider. Auf Wegen zur Arbeit, Ausbildung oder Hochschule nutzen junge Menschen in Großstädten überwiegend den ÖPNV: In Städten mit mehr als 500.000 Einwohnerinnen und Einwohnern liegt der ÖPNV-Anteil als Hauptverkehrsmittel bei 53,3 %, während der Anteil des motorisierten Individualverkehrs lediglich 23,8 % beträgt. In ländlichen Räumen unter 20.000 Einwohnerinnen und Einwohnern kehrt sich dieses Verhältnis deutlich um: Hier dominiert der MIV (motorisierter Individualverkehr) mit einem Anteil von 44,4 %, während der ÖPNV nur von 30,9 % als Hauptverkehrsmittel genutzt wird. (siehe Abbildung 2, S. 10)

Hauptverkehrsmittel zur Arbeit/Schule/Uni nach Wohnortgröße (Gen Z)

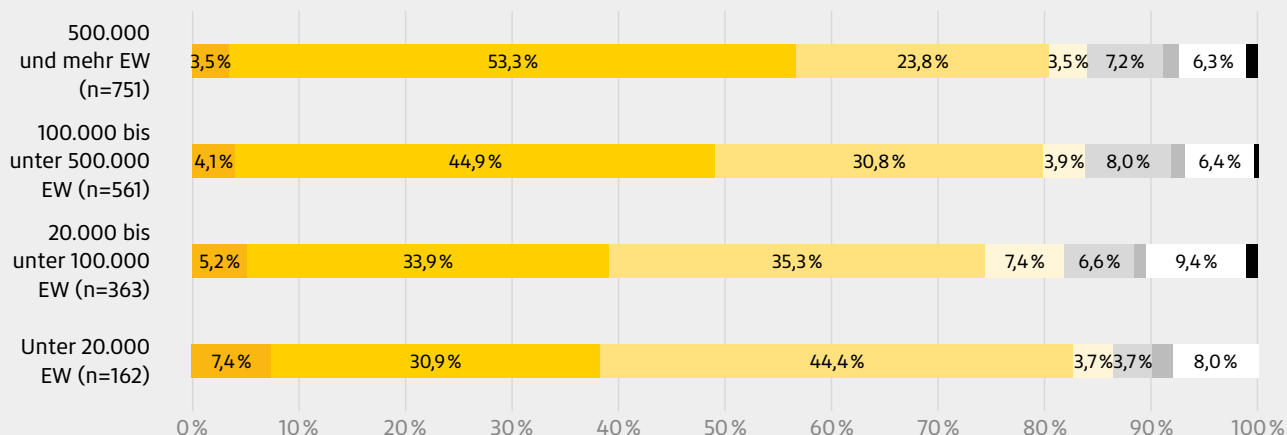


Abbildung 2: Hauptverkehrsmittel auf Ausbildungs- und Arbeitswegen nach BIK-Typ innerhalb der Gen Z

F: Mit welchen Verkehrsmitteln gelangst Du hauptsächlich zur Arbeit/Schule/Berufsschule/Uni | n=1837; exkl. Personen, die nicht zur Schule/Hochschule/Arbeit gehen; Pearson-Chi-Quadrat: 79,755; p<0,001 | Werte unter 3 % werden hier nicht ausgewiesen.



Ein ähnliches Muster zeigt sich in der Freizeitmobilität. In Großstädten gibt die Hälfte der Gen Z (50,0 %) an, in der Freizeit überwiegend mit dem ÖPNV unterwegs zu sein; der MIV-Anteil liegt hier bei 24,5 %. In ländlichen Gemeinden hingegen ist der MIV mit 40,6 % das dominierende Freizeitverkehrsmittel, während der ÖPNV-Anteil auf 26,9 % sinkt. Die Verkehrsmittelnutzung folgt damit konsistent den konkreten Mobilitätsmöglichkeiten vor Ort (siehe Abbildung 3).

Multimodalität folgt den Möglichkeiten

Der Blick auf Mono- und Multimodalität vertieft dieses Bild. Insgesamt nutzt mehr als zwei Drittel der Gen Z (68,1 %) verschiedene Verkehrskombinationen im Alltag. Dabei lassen sich zwei Formen multimodaler Mobilität unterscheiden: autobasierte Multimodalität, bei der das Auto mit mindestens einem weiteren Verkehrsmittel kombiniert wird (38,6 %), und nicht-autobasierte Multimodalität, die auf der flexiblen Nutzung mehrerer Verkehrsmittel des Umweltverbunds ohne Pkw beruht (29,5 %). Ergänzend zeigen sich monomodale Nutzungsmuster, bei denen entweder ausschließlich das Auto (autobasierte Monomodalität, 9,7 %) oder ausschließlich nicht-motorisierte bzw. öffentliche Verkehrsmittel (nicht-autobasierte Monomodalität, 22,1 %) genutzt werden. (vgl. dazu Hunecke et al., 2021)

Die Verteilung dieser Muster hängt stark vom Wohnort ab. Während auf dem Land (Gemeinden unter 20.000 Einwohnerinnen und Einwohner) autobasierte Monomodalität häufiger ist (Land: 16,4 %, Großstadt: 7,7 %), nimmt in Großstädten die nicht-autobasierter Monomodalität deutlich zu (Land: 12,3 %, Großstadt: 22,1 %) (siehe Tabelle 1, S. 12). Monomodale Mobilität ohne Pkw ist damit vor allem dort verbreitet, wo kurze Wege, verlässliche Anschlüsse und eine hohe Angebotsdichte gegeben sind.

Hauptverkehrsmittel in der Freizeit nach Wohnortgröße (Gen Z)

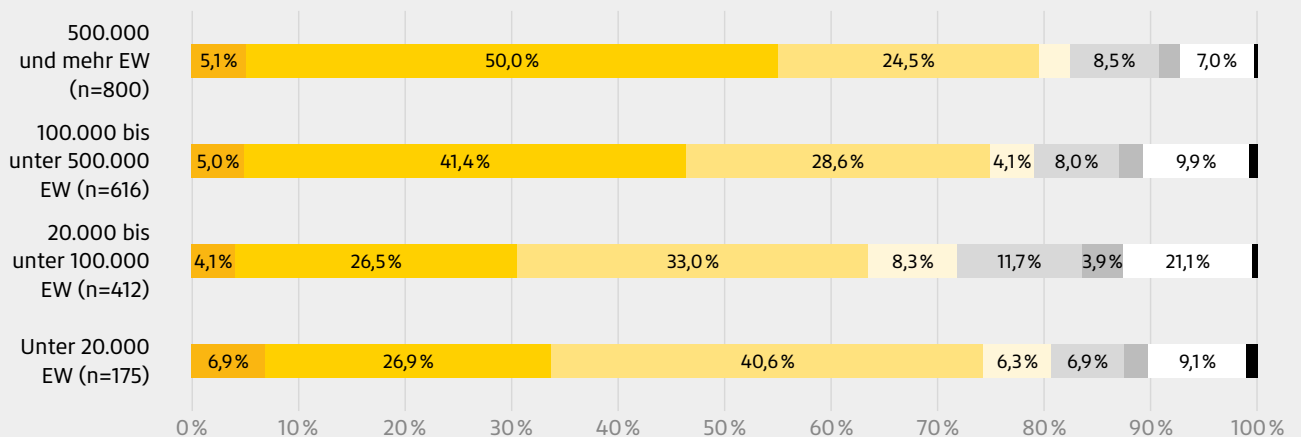
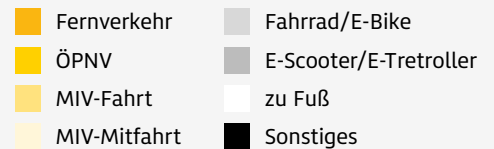


Abbildung 3: Hauptverkehrsmittel auf Freizeitwegen nach BIK-Typ (Gen Z)

F: Wie bist Du in deiner Freizeit tagsüber hauptsächlich unterwegs, wenn Du Dich zum Beispiel mit Freundinnen und Freunde triffst, zum Sport oder in ein Café oder Restaurant gehst? | n=2003; Pearson-Chi-Quadrat: 104,778; $p < 0,001$ | Werte unter 3 % werden hier nicht ausgewiesen.



Zugleich zeigt sich bei der Gen Z ein bemerkenswerter Befund: Die grundsätzliche Bereitschaft zur multimodalen Nutzung ist über alle Raumtypen hinweg vorhanden. Multimodalität wird auch in weniger verdichteten Räumen erprobt, bleibt dort jedoch instabil, da entfernungsintensive Wege, eingeschränkte Anschlussqualität und eine geringere Angebotsvielfalt eine dauerhafte Integration in den Alltag erschweren. Multimodales Verhalten erweist sich somit weniger als Ausdruck urbaner Wertorientierungen denn als strukturell ermöglichtes oder begrenztes Handlungsmuster.

Mobilitätspraxis im Alltag: Stimmen junger Menschen

Die qualitativen Befunde stützen dieses Muster. In urbanen Räumen wird der ÖPNV vor allem dort genutzt, wo Taktung und Umstiege funktionieren und Wege effizient organisiert werden können. In ländlichen Räumen hingegen wird der Pkw häufig zur verlässlichsten und im Alltag am besten nutzbaren Option, da öffentliche Verkehrsmittel mit erheblichen Zeitverlusten und eingeschränkter Planbarkeit verbunden sind.

Ein 17-Jähriger bringt diese strukturelle Logik prägnant zum Ausdruck:

Die Mutter von meinen Freunden hat uns allerdings Gott sei Dank gefahren. Da sie eher ländlich leben, sind die Zuganbindungen nämlich extrem miserabel.

männlich, 17 Jahre, städtisch

Mono- und Multimodalitäten in der Gen Z nach siedlungstypischen Merkmalen

	Autobasierte Monomodale	Nicht- autobasierte Monomodale	Autobasierte Multimodale	Nicht- autobasierte Multimodale	Gesamt
Gesamt (n=1.837)	9,6%	21,0%	39,8%	29,7%	100%
Gemeindegrößen (BIK 1–4) ($\chi^2=29,812$; $p=0,000$):					
Unter 20.000 EW (n=122)	16,4%	12,3%	37,7%	33,6%	100%
20.000 bis unter 100.000 EW (n=351)	14,2%	21,9%	39,3%	24,5%	100%
100.000 bis unter 500.000 EW (n=601)	7,8%	20,6%	38,9%	32,6%	100%
500.000 und mehr EW (n=763)	7,7%	22,1%	41,0%	29,1%	100%

Tabelle 1: Mono- und Multimodalitäten in der Gen Z nach siedlungstypischen Merkmalen

Die BIK-Kategorisierung geht auf das Institut „BIK Aschpurwis + Behrens GmbH“ zurück und schließt jene Gemeinden ein, deren Pendlerpriorität auf eine gemeinsame Kernstadt gerichtet ist. | Teilsample; gewichtet

Zwischenfazit

Unterschiede im Mobilitätsverhalten zwischen Stadt und Land sind also weniger Ausdruck ungleichen Wollens als ungleichen Könnens. Die Befunde deuten darauf hin, dass strukturelle Rahmenbedingungen vorhandene Offenheiten im Verhalten stärker zur Geltung bringen und damit reale Wahlmöglichkeiten im Alltag erweitern könnten.

Vor diesem Hintergrund rücken die konkreten Barrieren in den Fokus, die je nach Verkehrsmittel und Raumtyp den Mobilitätsalltag junger Menschen bestimmen.

3 Barrieren prägen den Alltag unterschiedlich stark

Kernaussage

Die Analyse der Mobilitätsbarrieren zeigt, dass Einschränkungen im Mobilitätsalltag junger Menschen je nach Verkehrsmittel und Wohnumfeld sehr unterschiedlich wirken. Während in urbanen Räumen Mobilität häufig an Qualitäts- und Komfortgrenzen stößt, sind Barrieren in ländlichen Regionen überwiegend struktureller Natur und lassen sich kaum durch individuelles Verhalten kompensieren. Barrieren prägen damit Handlungsspielräume je nach Raumtyp grundlegend.

Die folgenden Befunde basieren auf den Einschätzungen jener jungen Menschen, die das jeweilige Verkehrsmittel selten oder gar nicht nutzen (Fahrrad: 72 %, ÖPNV: 41 %, PKW: 12,9 %).

ÖPNV: Qualitätsproblem in der Stadt, Funktionsproblem auf dem Land

Der öffentliche Personennahverkehr ist systemisch das wichtigste Alternativangebot zum motorisierten Individualverkehr. Gerade hier zeigt sich jedoch ein ausgeprägtes Stadt-Land-Gefälle in der Art und Intensität der wahrgenommenen Hürden. In ländlichen Regionen dominieren strukturelle Einschränkungen: Rund die Hälfte der jungen Menschen nennt Unpünktlichkeit und mangelnde Zuverlässigkeit als zentrale Barriere. In Städten liegt dieser Anteil mit 39,6 % deutlich niedriger. Auch fehlende Direktverbindungen oder mangelnde Flexibilität des Angebots werden auf dem Land jeweils von 37,8 % der Gen Z als wesentliche Hürden benannt, während dies in urbanen Räumen lediglich etwa ein Viertel der Befragten angibt. Hinzu kommen lange Wege zur nächsten Haltestelle sowie eingeschränkte Bedienzeiten, insbesondere in den Abendstunden oder an Wochenenden.

In urbanen Räumen verschieben sich die Barrieren. Hier stehen weniger Angebotslücken als vielmehr qualitative Aspekte im Vordergrund wie etwa Überfüllung oder Komforteinbußen. So spielt der Faktor Bequemlichkeit in Städten mit 19,2 % eine deutlich größere Rolle als im ländlichen Raum, wo ihn lediglich 8,9 % der jungen Menschen als relevante Hürde nennen. Der ÖPNV ist damit zwar präsent, wird jedoch nicht in jeder Alltagssituation als verlässliche Option erlebt. Insgesamt zeigt sich eine doppelte Logik: Während der ÖPNV im städtischen Kontext vor allem an Qualitätsgrenzen stößt, scheitert er im ländlichen Raum häufig bereits an seiner grundlegenden Funktionalität.

Große Distanzen begrenzen die Fahrradnutzung auf dem Land

Als weitere niedrighschwellige Alternative zum Auto kommt dem Fahrrad in der Alltagsmobilität eine ergänzende Rolle zu, mit deutlichen Unterschieden zwischen Stadt und Land. In ländlichen Regionen stellen lange Distanzen die zentrale Hürde dar: 43,5 % der jungen Menschen nennen zu weite Wege als wesentlichen Grund, weshalb das Fahrrad für sie im Alltag nicht oder kaum genutzt wird. In Städten fällt dieser Anteil mit 30,4 % deutlich geringer aus, was auf kürzere Wege und dichtere Zielstrukturen verweist.

Der Pkw bleibt auf dem Land häufig unverzichtbar

Fehlende Alternativen im Umweltverbund verleihen dem Pkw insbesondere in ländlichen Kontexten eine zentrale funktionale Bedeutung. Gleichzeitig ist auch die Pkw-Nutzung selbst mit Barrieren verbunden. Auffällig sind vor allem Kosten und fehlende Verfügbarkeit: In ländlichen Regionen nennen jeweils 58,8 % diese Aspekte als zentrale Gründe für die Nicht-Nutzung eines Pkw, in urbanen Räumen sind die Anteile deutlich niedriger: Hier geben nur 30,2 % der Befragten die Kosten und 29,5 % die fehlende Verfügbarkeit eines Pkw als Einschränkung an.

Der Pkw wird damit insbesondere im ländlichen Raum weniger aus Komfort- oder Präferenzgründen genutzt, sondern häufig als notwendige Option in einem Umfeld begrenzter Alternativen.

Mobilitätspraxis im Alltag: Stimmen junger Menschen

Die qualitativen Befunde verdeutlichen diese strukturelle Logik. Im ländlichen Raum wird der Führerschein vor allem als funktionale Voraussetzung für Mobilität insgesamt beschrieben.

Der Führerschein ist wie ein Ticket zur Flexibilität. Man kann, wann immer man will, egal wohin und vor allem auf dem Land kann man, denke ich, nicht ohne.

weiblich, 24 Jahre, ländlich

Zwischenfazit

Barrieren sind räumlich und verkehrsmittelspezifisch ungleich verteilt und wirken im Mobilitätsalltag junger Menschen unterschiedlich stark. Die Mobilitätswahl ist damit weniger Ausdruck individueller Präferenz als Ergebnis begrenzter Möglichkeiten.

Vor diesem Hintergrund rückt die Bedeutung nachhaltiger Mobilität unter strukturell ungleichen Bedingungen in den Fokus.

4

Nachhaltigkeit bleibt ohne Alternativen wirkungslos

Kernaussage

Die Befunde zeigen, dass Nachhaltigkeit für die Gen Z mobilitätsbezogen grundsätzlich relevant ist. Ob Nachhaltigkeit im Alltag tatsächlich handlungswirksam wird, hängt jedoch entscheidend davon ab, ob junge Menschen reale Alternativen haben, das heißt Angebote, die erreichbar, verlässlich und alltagstauglich sind. Wo diese Alternativen fehlen, werden ökologische Ansprüche im Mobilitätsalltag häufig von funktionalen Anforderungen überlagert. Nachhaltigkeit scheitert dann weniger am Wollen als an den Bedingungen.

Nachhaltigkeitssensibilität ist ungleich ausgeprägt

Innerhalb der Gen Z unterscheiden sich ökologische Orientierungen zwischen Stadt und Land deutlich. In Großstädten ist das personelle ökologische Normempfinden – also das Gefühl, persönlich zu nachhaltigem Verhalten verpflichtet zu sein – stärker ausgeprägt (56,2 %) als in kleineren Gemeinden unter 20.000 Einwohnerinnen und Einwohnern (47,2 %) (siehe Tabelle 2, S. 16).¹

Gleichzeitig ist die Nachhaltigkeitsskepsis in ländlicheren Kontexten stärker (50,8 %) und in Großstädten geringer (41,8 %) (siehe Tabelle 2, S. 16). Beim Nachhaltigkeitsbewusstsein zeigen sich innerhalb der Gen Z keine signifikanten Unterschiede nach Siedlungstyp; in älteren Kohorten ist das Nachhaltigkeitsbewusstsein hingegen ausgeprägter in Großstädten (60,7 %) als in kleineren Gemeinden (49 %).

Der Befund ist eindeutig: Eine ökologische Grundhaltung ist in der Gen Z vorhanden, sie ist jedoch räumlich ungleich ausgeprägt und noch nicht gleichbedeutend mit nachhaltigem Mobilitätshandeln.

Der Pkw sichert Autonomie außerhalb der Städte

Warum Nachhaltigkeitsorientierungen nicht automatisch zu einer geringeren Pkw-Orientierung führen, zeigt der Blick auf die symbolisch-emotionalen Dimensionen des Autos, die Autonomie-, Status-, Erlebnis- und Privatheitszuschreibungen im Mobilitätsalltag erfassen. Sie beschreiben, inwieweit Verkehrsmittel als Voraussetzung für selbstständige Alltagsorganisation (Autonomie), als angenehm oder belastend erlebt werden (Erlebnis), mit gesellschaftlicher Anerkennung verbunden sind (Status) oder Rückzug und Privatsphäre ermöglichen (Privatheit).

¹ Mittelwertvergleiche erfassen Unterschiede in der durchschnittlichen Antwortstärke über alle fünf Skalenpunkte hinweg; Prozentwerte beruhen auf einer dichotomisierten Betrachtung (Zustimmung/keine Zustimmung) und sind daher weniger sensitiv für feinere Gruppenunterschiede. In der Ergebnisdarstellung werden bei den Prozentwerten statistisch signifikante Unterschiede ausgewiesen.

Ökologische dimensionierte Mobilitätspsychologien innerhalb der Gen Z nach Siedlungstypen

	Personelle (ökologische) Norm (n=2006)	Soziale (ökologische) Norm (n=2006)	Nachhaltigkeits- skepsis (n=2006)	Nachhaltigkeits- bewusstsein (n=2006)
Insgesamt	52,7%	23,1%	46,1%	64,7%
Gemeindegrößen (BIK 1–4):				
Unter 20.000 EW	47,2%	19,9%	50,8%	68,4%
20.000 bis unter 100.000 EW	47,7%	20,5%	51,9%	62,7%
100.000 bis unter 500.000 EW	53,2%	22,9%	46,4%	64,0%
500.000 und mehr EW	56,2%	25,5%	41,8%	65,5%
X² (Chi-Quadrat)	10,275	5,089	13,393	2,151
Signifikanz	0,016	0,165	0,004	0,542

Tabelle 2: Ökologische dimensionierte Mobilitätspsychologien innerhalb der Gen Z nach Siedlungstypen

Teilsample; gewichtet

In ländlicheren Kontexten liegen die entsprechenden Anteile höher (68,4 %) als in Großstädten (57,7 %). Besonders deutlich ist der Unterschied bei der Pkw-Autonomie: In kleineren Gemeinden unter 20.000 Einwohnerinnen und Einwohnern stimmen 68,9 % stärker zu, dass der Pkw Voraussetzung ist, den Alltag flexibel organisieren zu können; in Großstädten liegt dieser Anteil bei 47,4 %. (siehe Tabelle 3) Der Pkw bleibt damit außerhalb urbaner Räume eng mit Handlungsfähigkeit und Selbstbestimmung im Alltag verknüpft und stabilisiert Automobilität auch dort, wo Nachhaltigkeit grundsätzlich befürwortet wird.

Nicht allen symbolisch-emotionalen Dimensionen weisen innerhalb der Gen Z ein signifikantes Stadt-Land-Gefälle auf: Erlebnis- und Privatheitsaspekte unterscheiden sich bei jungen Menschen nicht in gleicher Weise nach Wohnort. In den älteren Kohorten sind diese Unterschiede hingegen ausgeprägter: Dort liegen die Anteile für Privatheitsdimensionen in weniger dicht besiedelten Räumen höher (71,4 %) als in Großstädten (60,2 %). Das Auto fungiert hier stärker als persönlicher Rückzugsraum.

Für die Gen Z bedeutet dies: Automobilität bleibt weniger wegen Erlebnis- oder Komfortaspekten stabil, sondern vor allem dort, wo der Pkw als Autonomieinstrument gebraucht wird. Eine weitere Dimension bleibt dabei auch bei jungen Menschen raumstrukturell unterschiedlich – der Pkw-Status. Statusprojektionen ins private Automobil sind in ländlichen Räumen stärker ausgeprägt (77,8 %) als in Großstädten (66,3 %) (siehe Tabelle 3). Damit bleibt der Pkw – je nach Raum – nicht nur funktional, sondern auch symbolisch relevant.

Raumstruktur und symbolisch-emotionale Pkw-Orientierungen innerhalb der Gen Z

	Symb.-Emotionale Pkw-Orientierung (n=2006)	Pkw-Autonomie (n=2006)	Pkw-Erlebnis (n=2006)	Pkw-Privatheit (n=2006)	Pkw-Status (n=2006)
Insgesamt	59,7%	51,7%	63,8%	67,3%	69,6%
Gemeindegrößen (BIK 1–4):					
Unter 20.000 EW	68,4%	68,9%	63,8%	72,3%	77,8%
20.000 bis unter 100.000 EW	60,3%	55,0%	64,4%	64,9%	69,7%
100.000 bis unter 500.000 EW	59,6%	50,0%	63,8%	65,7%	71,4%
500.000 und mehr EW	57,7%	47,4%	63,5%	68,8%	66,3%
X² (Chi-Quadrat)	6,945	29,497	0,097	4,596	10,864
Signifikanz	0,074	<,001	0,992	0,204	0,012

Tabelle 3: Raumstruktur und symbolisch-emotionale Pkw-Orientierungen innerhalb der Gen Z

Die BIK-Kategorisierung geht auf das Institut „BIK Aschpurwis + Behrens GmbH“ zurück und schließt jene Gemeinden ein, deren Pendlerpriorität auf eine gemeinsame Kernstadt gerichtet ist. | Teilsample; gewichtet

Nachhaltige Optionen brauchen Handlungsspielräume

Ob nachhaltige Mobilität im Alltag handlungsrelevant wird, hängt nicht allein von normativen Überzeugungen ab, sondern davon, ob Alternativen als autonomiefördernd und alltagstauglich erlebt werden. Dies zeigt sich am Beispiel des öffentlichen Verkehrs: In kleinen Gemeinden wird der ÖPNV deutlich seltener als Möglichkeit wahrgenommen, eigene Handlungsspielräume zu erweitern (22,6 %) als in Großstädten (32,4 %).

Gleichzeitig bleibt eine Einschränkung bestehen: Die Privatheit im ÖPNV wird in beiden Raumtypen ähnlich kritisch bewertet (Land: 18,1 %, Großstadt: 19,6 %). Nachhaltige Optionen werden damit vor allem dort anschlussfähig, wo sie nicht nur vorhanden sind, sondern im Alltag auch als tragfähig erlebt werden.

Nachhaltigkeit im Alltag: Stimmen junger Menschen

Die qualitativen Befunde verdeutlichen diese strukturelle Logik. Junge Menschen beschreiben Nachhaltigkeit im Mobilitätsalltag weniger als Frage persönlicher Einstellung denn als Frage verfügbarer Optionen. In urbanen Räumen erscheinen nachhaltige Mobilitätsweisen oft realistisch, weil funktionierende Alternativen existieren; in ländlichen Räumen wird Nachhaltigkeit hingegen häufig als wünschenswert, aber schwer umsetzbar erlebt.

Ein Befragter bringt diesen Zusammenhang prägnant auf den Punkt:

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.

männlich, 27 Jahre, ländlich

Ein wiederkehrendes Motiv ist dabei die Forderung nach grundlegenden, verlässlichen Angeboten statt visionärer Zukunftslösungen:

Diese Angebote müssten erst mal geschaffen werden. Das gibt's hier ja noch nicht. (...) Also man müsste erst mal hier die Angebote schaffen, auf jeden Fall, und die Infrastruktur deutlich verbessern.

weiblich, 25 Jahre, ländlich

Zwischenfazit

Nachhaltigkeitssensibilität ist in der Gen Z vorhanden, wird aber erst dort handlungswirksam, wo Alternativen im Alltag tragen.

Nachhaltigkeit wird damit dort gelebt, wo funktionale Alternativen vorhanden sind, und bleibt dort abstrakt, wo verlässliche Angebote fehlen. Damit rückt Mobilitätsgerechtigkeit als Voraussetzung für Teilhabe, Vertrauen und Zukunftsfähigkeit in den Mittelpunkt.

Ungleiche Angebote erzeugen ungleiche Chancen

Die Ergebnisse machen deutlich, dass Mobilität für junge Menschen weit mehr ist als eine Frage individueller Präferenzen oder technologischer Optionen. Sie ist eine zentrale Voraussetzung für Autonomie, Teilhabe und Zukunftsgestaltung im Alltag. Entscheidend ist dabei nicht allein, wie offen junge Menschen gegenüber nachhaltiger oder multimodaler Mobilität eingestellt sind, sondern unter welchen räumlichen und strukturellen Bedingungen sich Mobilität tatsächlich organisieren lässt.

Die Gen Z erweist sich in allen Raumtypen als hochgradig offen für multimodale und nachhaltige Mobilität. Zugleich offenbart der Stadt-Land-Vergleich eine ausgeprägte strukturelle Schieflage: Während in urbanen Räumen Angebotsdichte, kurze Wege und funktionierende Anschlüsse reale Wahlfreiheit ermöglichen, werden junge Menschen außerhalb der Zentren durch lange Distanzen, geringe Taktdichten und fehlende Alternativen deutlich eingeschränkt. Multimodalität ist damit kein urbanes Mindset, sondern ein Potenzial, das räumlich ungleich eingelöst werden kann. Die Unterschiede zwischen Stadt und Land sind analytisch nicht als qualitative Bewertung zu verstehen, sondern als Ausdruck unterschiedlicher struktureller Voraussetzungen, die den Mobilitätsalltag junger Menschen in je spezifischer Weise prägen.

Diese Ungleichverteilung von Mobilitätsangeboten bleibt nicht folgenlos. Sie übersetzt sich unmittelbar in unterschiedliche Handlungsspielräume im Alltag. Wo das Zusammenspiel verfügbarer Mobilitätsoptionen verlässlich funktioniert, wird Mobilität flexibel organisiert; wo es lückenhaft ist, steigt die Bedeutung des Pkw, von Mitfahrgelegenheiten oder der Unterstützung durch Dritte. Der Pkw ist dabei insbesondere außerhalb urbaner Räume nicht allein Ausdruck fehlender Alternativen, sondern ein zentraler und funktional notwendiger Bestandteil des Mobilitätssystems, da er in vielen Kontexten die erforderliche Verlässlichkeit und Flexibilität im Alltag sicherstellt. Mobilitätsdefizite bedeuten dabei nicht nur längere Wege oder höheren Zeitaufwand, sondern wirken sich auch auf soziale Beziehungen, Bildungswege, Erwerbschancen und die Fähigkeit aus, den eigenen Alltag selbstbestimmt zu organisieren. Mobilität wird so zu einem stillen, aber wirksamen Mechanismus sozialer Ungleichheit.

Die Befunde zeigen zugleich, dass Mobilitätswandel weniger an mangelnder Bereitschaft scheitert als an fehlender struktureller Ermöglichung. Nachhaltigkeitsorientierungen sind in der Gen Z vorhanden, bleiben jedoch dort wirkungslos, wo tragfähige Alternativen fehlen. Mobilitätsentscheidungen folgen überwiegend einer pragmatischen Logik: Genutzt wird, was erreichbar, planbar, alltagstauglich und bezahlbar ist. Wo diese Voraussetzungen nicht gegeben sind, verliert Nachhaltigkeit ihre Handlungsrelevanz.

Gerade hierin liegt die gesellschaftliche Tragweite der Ergebnisse. Mobilitätsgerechtigkeit erweist sich als zentrale Voraussetzung gleichwertiger Lebensverhältnisse und als Maßstab einer jugendgerechten Mobilitätsgestaltung. Ungleiche Mobilitätsangebote erzeugen ungleiche Chancen, unabhängig vom Engagement, den Werten oder dem Zukunftswillen junger Menschen. Ansätze, die primär auf individuelle Verhaltensänderungen, auf Verzicht oder normative Erwartungen setzen, reichen vor diesem Hintergrund allein nicht aus, um tragfähige Veränderungen im Mobilitätsalltag zu erreichen. Entscheidend sind verlässliche Rahmenbedingungen, die Mobilität als Grundinfrastruktur begreifen und jungen Menschen – unabhängig vom Wohnort – den Zugang zu eigenständiger, sicherer, planbarer und nachhaltiger Fortbewegung ermöglichen sowie finanziell tragfähig ausgestaltet sind.

Eine zukunftsfähige Mobilitätswende beginnt daher bei fairen Zugangsvoraussetzungen. Sie setzt dort an, wo Alltagsmobilität gesichert ist, Anschlüsse funktionieren und Alternativen im Alltag tatsächlich erreichbar und bezahlbar werden. Erst wenn diese Basis trägt, kann die ausgeprägte Offenheit der Gen Z ihre Wirkung entfalten. Echte Wahlfreiheit entsteht nicht im Kopf, sondern im Takt, im Anschluss und in den Wegen, die junge Menschen im Alltag tatsächlich gehen können. Unter diesen Bedingungen wird nachhaltige Mobilität von einer abstrakten Möglichkeit zu gelebter Praxis und Mobilität von einem Gerechtigkeitsproblem zu einem Ermöglichungsraum.

Konsequenzen

Was eine gerechte Mobilitätsgestaltung jetzt braucht

Die Befunde machen deutlich, dass Mobilitätswandel vor allem dort gelingt, wo strukturelle Voraussetzungen stimmen. Die nachfolgenden evidenzbasierten Handlungslinien zielen daher weniger auf Einstellungsänderungen als auf die konkrete Ausgestaltung von Mobilitätsangeboten im Alltag ab. Erfahrungen aus Planung und Praxis zeigen, dass insbesondere Lösungen wirksam sind, die Verlässlichkeit erhöhen, Wahlfreiheit praktisch erfahrbar machen und Vertrauen in die Gestaltbarkeit von Mobilität stärken.

Die folgenden Ableitungen formulieren evidenzbasierte Handlungslinien und greifen gebündelte Praxis- und Umsetzungserfahrungen auf, die stellvertretend für eine wachsende Bandbreite ähnlicher Ansätze stehen.

Die drei Handlungsfelder folgen einer aufbauenden Logik: Erst wenn Mobilität im Alltag verlässlich funktioniert, kann Wahlfreiheit entstehen; Vertrauen und Beteiligung entscheiden darüber, ob diese Angebote angenommen und als gestaltbar erlebt werden.

Alltagsmobilität sichern:

Verlässlichkeit gewährleisten

Mobilität wird dort als gerecht erlebt, wo sie verlässlich funktioniert. Alltagsmobilität beschreibt dabei eine Mobilitätsversorgung, die zentrale Ziele wie Ausbildung, Arbeit, soziale Kontakte und Versorgung regelmäßig, planbar und eigenständig sowie innerhalb angemessener Wegezeiten erreichbar macht. Sie setzt voraus, dass Mobilität für unterschiedliche Lebenslagen finanzierbar bleibt und unabhängig von Wohnort sowie Tageszeit organisiert werden kann.

Konkrete Erfahrungen aus der Umsetzung legen nahe, dass hierfür stabile Takte, klare Anschlusslogiken und eine ausreichende zeitliche Abdeckung entscheidend sind. Gerade außerhalb urbaner Räume zeigt sich, dass klassische Linienverkehre allein diese Anforderungen häufig nicht erfüllen können. Praxiserfahrungen weisen darauf hin, dass ergänzende Bedienformen Reichweite und Nutzbarkeit absichern können. Dazu zählen etwa bedarfsorientierte Verkehre, kleinere Fahrzeuge oder autonome Shuttle-Lösungen, die bestehende Linienangebote punktuell ergänzen, Randzeiten abdecken oder Lücken im Netz schließen.

Solche Lösungen ersetzen den öffentlichen Verkehr nicht, sondern stärken ihn dort, wo seine Alltagstauglichkeit sonst brüchig bleibt. Alltagsmobilität entsteht aus dem funktionalen Zusammenspiel verschiedener Angebotsformen, die gemeinsam sicherstellen, dass Mobilität im Alltag zur verlässlichen Grundlage wird.

Wahlfreiheit ermöglichen:

Nachhaltige Alternativen praktisch erfahrbar machen

Wahlfreiheit entsteht nicht durch abstrakte Angebotsvielfalt, sondern durch konkret erfahrbare Alternativen im Alltag. Nachhaltige Mobilität wird dann genutzt, wenn sie einfach zugänglich, flexibel kombinierbar und mit einem spürbaren Nutzen verbunden ist.

Praxisbeispiele zeigen, dass insbesondere solche Ansätze wirksam sind, die an bestehende Wege und Routinen anknüpfen und nachhaltige Mobilität sichtbar und attraktiv machen, etwa indem aktive und geteilte Mobilität mit unmittelbaren Vorteilen verknüpft wird oder durch digitale Unterstützung leichter nutzbar wird. Entscheidend ist dabei nicht die einzelne Anwendung, sondern das Prinzip, nachhaltige Optionen alltagstauglich und niedrigschwellig auszugestalten.

Darüber hinaus zeigen Erfahrungen aus verschiedenen Kontexten, dass Wahlfreiheit gezielt dort erweitert werden kann, wo alltagspraktische Hürden reduziert werden. Lösungen, die spontane Nutzung ermöglichen, Koordinationsaufwand reduzieren oder Mobilität ohne langfristige Besitz- oder Bindungsentscheidungen organisierbar machen, erweitern Handlungsspielräume insbesondere in Räumen mit begrenztem Angebot. Nachhaltige Alternativen wirken hier als situative Ergänzungen, die bestehende Mobilitätsressourcen besser kombinierbar machen, ohne den Pkw unmittelbar ersetzen zu müssen.

Wahlfreiheit entsteht damit dort, wo im Alltag mehrere praktikable und vergleichbar nutzbare Optionen zur Verfügung stehen, zwischen denen situativ gewählt werden kann.

Mobilitätsgerechtigkeit gestalten:

Vertrauen stärken und Beteiligung ermöglichen

Mobilitätsgerechtigkeit ist eng mit der Frage verknüpft, ob Menschen dem Mobilitätssystem vertrauen. Wo Mobilitätsangebote als unzuverlässig oder nicht anschlussfähig wahrgenommen werden, sinkt auch die Glaubwürdigkeit an die Mobilitätswende.

Praxiserfahrungen legen nahe, dass Mobilitätslösungen dann wirksamer sind, wenn junge Menschen systematisch als Mitgestaltende einbezogen werden. Partizipation übernimmt dabei eine zentrale Qualitäts- und Wirksamkeitsfunktion: Sie hilft, reale Nutzungshürden sichtbar zu machen, alltagsnahe Anforderungen frühzeitig zu identifizieren und Angebote besser auf tatsächliche Bedürfnisse auszurichten.

Insbesondere bei neuen oder ergänzenden Mobilitätsformen zeigen Praxiserfahrungen, dass Akzeptanz und Nutzung steigen, wenn junge Menschen frühzeitig in Entwicklung, Erprobung und Weiterentwicklung eingebunden sind und Verbesserungen im Alltag nachvollziehbar werden.

Mobilitätsgerechtigkeit entsteht damit dort, wo Mobilität nicht nur geplant, sondern als gestaltbar erlebt wird. So können Reallabore oder andere temporäre Testformate dazu beitragen, Mobilitätswandel sichtbar zu machen, indem neue Lösungen unter realen Alltagsbedingungen erprobt und gemeinsam weiterentwickelt werden.

Evidenzbasierte Mobilitätsgestaltung erfordert erstens verlässliche Alltagsmobilität, zweitens praktisch erfahrbare nachhaltige Alternativen und drittens den Aufbau von Vertrauen durch Beteiligung und sichtbare Verbesserungen. Nachhaltige Mobilität entsteht dort, wo Strukturen tragen und Alternativen im Alltag tatsächlich funktionieren – unabhängig davon, ob junge Menschen in der Stadt oder auf dem Land leben.

Über die Studie

Die vorliegende Studie richtet ihren Fokus auf junge Menschen im Alter von 16 bis 27 Jahren, also auf jene, die inmitten tiefgreifender Umbrüche im Mobilitätssystem aufwachsen: Mobilitätswende, Digitalisierung und der Wandel hin zu nachhaltigen, vernetzten Mobilitätsformen prägen ihre Alltagsrealität. Ziel der Studie ist es, mobilitätsbezogene Einstellungen, Verhaltensweisen und Zukunftsvorstellungen dieser Altersgruppe systematisch zu erfassen und einzuordnen.

Im Zentrum steht die Frage, wie junge Menschen Mobilität aus ihrer jeweiligen Lebenswelt heraus wahrnehmen und bewerten. Ergänzend dazu richtet sich der analytische Blick auf Teilhabevoraussetzungen, Verkehrsmittelwahl, Mobilitätsbarrieren und -erleben, auf mobilitätspsychologische Besonderheiten, Einstellungen zu Digitalisierung und Innovation sowie auf Zukunftsvorstellungen und die Bewertung konkreter Mobilitätsszenarien.

Um der Vielfalt innerhalb der Gen Z gerecht zu werden, wurden neben klassischen soziostrukturellen Merkmalen auch unterschiedliche Lebenswelten berücksichtigt. Das Modell der Sinus-Milieus dient dabei als analytischer Rahmen, um Einstellungen und Verhalten nicht nur über soziale Lagen, sondern auch über Grundorientierungen, Werte und Lebensstile zu erfassen.

Die Studie basiert auf einem multimethodischen Design, das quantitative und qualitative Verfahren systematisch miteinander verknüpft. Eine repräsentative Online-Befragung liefert belastbare Daten auch zu milieuspezifischen Fragen. Ergänzt wird sie durch Fokusgruppen und eine Online-Community, die subjektive Deutungsmuster sichtbar machen. Junge Menschen wurden dabei nicht nur befragt, sondern aktiv in die Entwicklung des quantitativen Erhebungsinstruments eingebunden.

Zur analytischen Einordnung und zur Ermöglichung intergenerationaler Vergleichsperspektiven wurde das Altersspektrum der quantitativen Befragung bewusst auf Personen zwischen 16 und 74 Jahren ausgeweitet. Insgesamt wurden 3.615 Personen befragt. Die Altersgruppe der 16- bis 27-Jährigen wurde dabei überproportional in die Stichprobe aufgenommen (n=2.006), um differenzierte Aussagen über diese Alterskohorte zu ermöglichen und zugleich ihre Perspektiven im Verhältnis zur Gesamtbevölkerung sowie, gewichtet, zu anderen Generationen empirisch zu verorten. So wird sichtbar, in welchen Bereichen sich die junge Generation signifikant unterscheidet und wo sich Kontinuitäten oder Überschneidungen zeigen. Der Vergleich mit der Gesamtbevölkerung dient dabei auch der gesellschaftstheoretischen Einordnung jugendlicher Sichtweisen.

Zur vertiefenden Information:

Weiterführende Analysen, empirische Detailauswertungen sowie konzeptionelle Vertiefungen der hier dargestellten Ergebnisse finden sich in folgenden zwei ergänzenden Publikationsformaten: Eine Grundlagenstudie bietet deskriptive Analysen und zentrale Befunde in kompakter Form, während eine Vertiefungsstudie deskriptive, bivariate sowie multivariate Analysen und theoretische Einordnungen bereitstellt.

Literatur

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

Wittowsky, D., Scharf, F., Groth, S., Langenohl, S., Gaber, R. & Borgstedt, S. (2025). Zwischen Frust und Freiheit: Mobilität junger Menschen. Eine Vertiefungsstudie der ADAC Stiftung zu Einstellungen und Verhalten in der Mobilität. München: ADAC Stiftung. DOI: [10.69154/20251103](https://doi.org/10.69154/20251103)

Hunecke, M., Heppner, H. & Groth, S. (2021). Fragebogen zu psychologischen Einflussfaktoren der Nutzung von Pkw, ÖPNV und Fahrrad (PsyVKN). Diagnostica (68), 3–13. Verfügbar unter: <https://doi.org/10.1026/0012-1924/a000277>

