

FÃ¼hrerschein-Statistik: Mit Vorsicht zu genieÃ¼en

Von Axel F. Busse

Als das Kraftfahrtbundesamt (KBA) kÃ¼rzlich bekannt gab, dass die Zahl der FÃ¼hrerscheinprÃ¼fungen bundesweit um 2,2 Prozent gegenÃ¼ber 2011 gesunken sei, waren Berufs-Pessimisten mit Deutungen schnell bei der Hand. Autofahren interessiere die jungen Leute nicht mehr, das eigene Auto noch viel weniger, ein schickes Smartphone habe die Funktion des begehrtesten Statussymbols Ã¼bernommen.

Zweifel sind angebracht, denn die KBA-Zahlen nennen nur die Fakten, enthalten keine demografische Einordnung. MobilitÃ¤tsforscher haben zum Beispiel schon vor lÃ¤ngerer Zeit darauf hingewiesen, dass die Automatik âAbitur, FÃ¼hrerschein, eigenes Autoâ bei jungen Leuten nicht mehr funktioniert. Die Fahrerlaubnis wird zum Teil spÃ¤ter erworben, so dass die Gesamtzahl der unter ZwanzigjÃ¤hrigen keine verlÃ¤ssliche BezugsgrÃ¶Ãe mehr ist.

Das Aufkommen der FahrprÃ¼fungs-Absolventen kann auch sinken, wenn die Gesamtzahl derjenigen zurÃ¼ckgeht, die durch ihr Lebensalter Ã¼berhaupt die Voraussetzungen fÃ¼r das Ablegen der PrÃ¼fung erreichen. Laut Statistischem Bundesamt gab es am 31. Dezember 2012 in Deutschland 803 455 Menschen, die 18 oder 19 Jahre alt waren. Zum Stichtag des Vorjahres waren es aber noch 832 092 junge Frauen und MÃ¤nner in diesem Alter. Der RÃ¼ckgang in der âFÃ¼hrerscheinprÃ¼fungâ Altersgruppe lag also bei 3,5 Prozent. Relativ zur BevÃ¶lkerungsstatistik hÃ¤tten demnach sogar mehr Absolventen als im Vorjahr die PrÃ¼fungen zur Fahrerlaubnis abgelegt.

So einfach ist es aber leider nicht, denn diejenigen, die erst mit 20, 30 oder 35 Jahren einen Anlass sehen, den âLappenâ zu erwerben, sind in dieser Rechnung nicht berÃ¼cksichtigt. Zu den grÃ¶Ãten Verlierern (neben Sachsen-Anhalt und Mecklenburg-Vorpommern) gehÃ¶rt in der KBA-Statistik das Saarland. Dort wurden 5,7 Prozent weniger theoretische und drei Prozent weniger praktische PrÃ¼fungen gezÃ¤hlt. Mangelndes Interesse am Autofahren ist daraus nicht abzuleiten, denn seit dem Jahr 2000 sinkt die BevÃ¶lkerungszahl im kleinsten deutschen FlÃ¤chenland. Nach 1,03 Millionen Einwohnern in 2009 ist die Anzahl der SaarlÃ¤nder und SaarlÃ¤nderinnen

inzwischen auf unter eine Million gefallen.

Die These, junge Leute interessierten sich nicht mehr für Autofahren und das Statussymbol Auto habe deshalb ausgedient, ist also mit Vorsicht zu genießen. Niemand wird bestreiten, dass Facebook das zentrale Kommunikations-Medium junger Leute ist. Nach Feststellungen der Automobilwoche wird dort kein anderes Produkt so intensiv diskutiert, gepostet und geliked wie das Auto. Und natürlich haben Marken dort Freunde. Spitzenreiter unter den deutschen Premium-Marken war zuletzt Audi mit 18 Millionen Fans, BMW brachte es auf 14 und Mercedes-Benz auf elf Millionen.

Autos zu kaufen kostet bekanntlich nichts, Auto fahren schon. Wenn jüngere Leute auf Distanz zum eigenen fahrbaren Untersatz gehen, dann wohl eher aus ökonomischen Gründen. Laut ADAC belastet der Erwerb eines Führerscheins mit durchschnittlich 1700 Euro die schmale Kasse, die Versicherung kann einen Fahrer bis zu 2000 Euro jährlich kosten. Mit BaFin oder einer Praktikumsstelle ist das kaum zu finanzieren.

In einer aktuellen Studie zur Zukunft des Automobils hat das Internet-Portal Autoscout24.de eine repräsentative Umfrage in Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Niederlande, Österreich und Spanien durchführen lassen. Die Teilnehmer Autofahrer und Nicht-Autofahrer wurden nach ihren Erwartungen an die Autos der nächsten und übernächsten Generation befragt. Während die Aspekte von Sicherheit, Komfort und Kosten den erwarteten hohen Stellenwert einnehmen, zeigte sich bei der Bedeutung des Autos als Statussymbol eine überraschende Tendenz. Die symbolische Funktion des Autos als Ausdruck der eigenen Persönlichkeit und des Lebensstils erreichte von allen Bewertungskomplexen die höchste Zuwachsrate mit einem Schwerpunkt bei jüngeren Teilnehmern der Studie.

Für eine anhaltende Attraktivität des Selber-Fahrens bei jungen Leuten spricht darüber hinaus die seit Anfang 2011 geltende Regelung über das Begleitete Fahren. Nach einem Modellversuch in Niedersachsen wurde das Straßenverkehrsrecht so geändert, dass 17-jährige Fahrer in Begleitung eines erwachsenen Führerscheininhabers ein Fahrzeug fahren dürfen. Bei den Jugendlichen erfreut sich diese Möglichkeit steigender Beliebtheit. Der brandenburgische Verkehrsminister Jörg Vogel kündigte zum Beispiel jüngst an, noch vor Jahresende dem 50.000. Bewerber die Bescheinigung für das begleitete Fahren mit 17 persönlich auszustellen zu wollen.

Für eine willkommene Differenzierung des Themas sorgte im September das Zeit-Magazin: Das Auto ist zwar nicht mehr für jeden ein Statussymbol, aber nach wie vor ein Statement und sei es ein Anti-Statement, befanden die Autoren dort. Wer sich einen Skoda vor die Tür stellt, trifft eine andere Aussage als jemand, der sich für einen Mercedes entscheidet.

(ampnet/afb)