

Mobilitätsentscheidungen von Jugendlichen und Kindern auf dem Land

Ergebnisse einer Befragung an zwei Schulen im Vogelsbergkreis [1]

Dr.-Ing. Axel Stein, Berlin; Dipl.-Geogr. Martje Petersen, Dipl.-Ing. Martin Albrecht; Hamburg

Ländliche Kreise bemühen sich vermehrt um Strategien, die die Attraktivität von Dörfern und Kleinstädten als Wohnorte von Familien erhöhen. Daseinsvorsorgestrategien setzen dabei gezielt auch auf eine Verbesserung der Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Eines dieser Modellvorhaben wird im hessischen Vogelsbergkreis durchgeführt. Dort ist die Pkw-Dichte mit etwa 645 Pkw/1000 Ew. [2] eine der höchsten in Hessen und auch gegenüber dem Bundesdurchschnitt von 548 Pkw/1000 Ew. [3] überdurchschnittlich hoch. Die Entwicklungsbedingungen für den ÖPNV sind entsprechend ungünstig. Zugleich droht dem Landkreis bis zum Jahr 2030 mit (gegenüber 2014) über 14 Prozent der höchste Bevölkerungsverlust aller Städte und Landkreise in Hessen, bei der Altersgruppe bis einschließlich 19 Jahren wird sogar ein Rückgang um 27 Prozent prognostiziert [4]. Es erscheint sinnvoll, im Rahmen des Bemühens um ein Gegensteuern auch die Mobilitätsbedingungen für Kinder und Jugendliche zu analysieren und zu verbessern.

Die hohe Pkw-Dichte lässt erwarten, dass unter den Erwachsenen die Abhängigkeit von öffentlich zugänglichen Verkehrsmitteln relativ gering ist. Anders verhält es sich mit der jungen Altersgruppe, die frühestens im Alter von 17 Jahren einen Pkw-Führerschein erwerben kann. Um deren Mobilität besser verstehen zu können, wurden im Rahmen des genannten Modellvorhabens im Vogelsbergkreis im Juni 2017 an zwei Schulen (Gymnasium Alexander-von-Humboldt-Schule in Lauterbach und berufsbildende Max-Eyth-Schule (MES) in Alsfeld) sämtliche Schüler zur Organisation ihrer Mobilität befragt: „Welche Verkehrsmittel

stehen dir zur Verfügung? Wie organisierst du dich? Wie bewertest du deine Mobilität? Welche Ideen zur künftigen Mobilität hast du?“ Die Ergebnisse der Befragung wurden anschließend mit Projektgruppen an diesen beiden Schulen sowie einer weiteren berufsbildenden Schule (Vogelsbergschule in Lauterbach) diskutiert, interpretiert und eingeordnet.

Bei der Befragung handelt es sich um eine Kompletterhebung: Die Fragebögen waren online zugänglich, ihre Beantwortung erforderte etwa zehn bis 15 Minuten. Am Gymnasium wurde hierfür im Rahmen des Unterrichts Freiraum geschaffen, was den hohen Rücklauf von 71 Prozent (n=634) vollständig ausgefüllter Fragebögen erklärt [5]. An der berufsbildenden Schule ließen sich deutlich weniger Fragebögen aus-

werten: Der Rücklauf war mit 19 Prozent (n=383) allerdings groß genug, um Auswertungen vornehmen und belastbare Aussagen herleiten zu können.

Volljährigkeit und Pubertät sind kritisch für Mobilitätsentscheidungen

Die gewonnenen Daten erlauben eine nähere Analyse der Bedeutung des Alters für Mobilitätsentscheidungen. Erwartungsgemäß spielt die Volljährigkeit eine wichtige Rolle für mehrmals pro Woche genutzte Verkehrsmittel: So greifen knapp zwei Drittel aller unter 17-Jährigen oft auf den ÖPNV zurück. Bei den Volljährigen [6] sinkt dieser Anteil auf knapp ein Drittel, zwei Drittel nutzen mehrmals pro Woche den Pkw (Abb. 1). Die Altersgruppe der 17-Jährigen

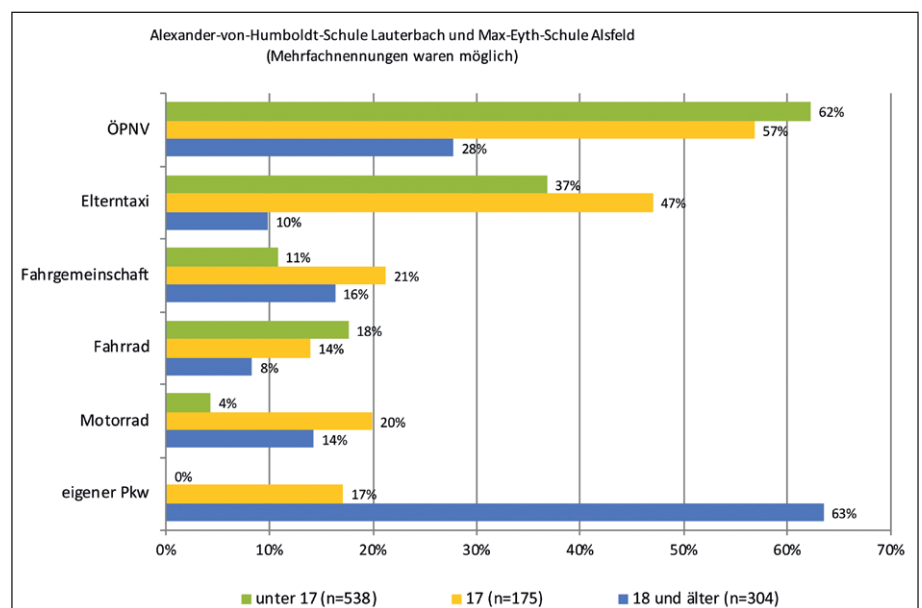


Abb. 1: Mehrmals pro Woche genutzte Verkehrsmittel.

Grafiken: Darstellung der Autoren auf Grundlage der Befragung zur Schülermobilität im Vogelsbergkreis 2017.



Zum Autor

Dr.-Ing. Axel Stein (50) ist Diplom-Ingenieur für Raumplanung und Berater bei der KCW GmbH mit den Schwerpunkten Raumentwicklung, Nahverkehrsplanung, Daseinsvorsorge und Marktorganisation. Er forscht unter anderem zu den Perspektiven der ländlichen Raumes und seiner Erreichbarkeitssysteme und berät Aufgabenträger bei planerischen und organisatorischen Strategien.



Zur Autorin

Dipl.-Geogr. Martje Petersen (33) ist Beraterin bei der KCW GmbH mit den Schwerpunkten Mobilitätsplanung und Verkehrsmodellierung. Sie berät die öffentliche Hand in Planungs- und Umweltthemen. Ihr besonderes Interesse gilt dabei innovativen Mobilitätsangeboten in urbanen und ländlichen Räumen sowie Konzepten und Strategien zu umweltfreundlicherem Verkehr.



Zum Autor

Dipl.-Ing. Martin Albrecht (42) ist Stadtplaner und Gesellschafter des Büros Gertz Gutsche Rümenapp – Stadtentwicklung und Mobilität. Schwerpunkte seiner Arbeit bilden Anpassungsstrategien für verschiedene Leistungsbereiche der Daseinsvorsorge sowie Fragen der Standortabhängigkeit von Wohn- und Mobilitätskosten für die privaten Haushalte.

Die Volljährigkeit ist allerdings nicht der einzige kritische Zeitpunkt für Mobilitätsentscheidungen. Kinder und Jugendliche werden bereits früher mit den Einschränkungen eines nicht umfassend vorhandenen ÖPNV-Systems konfrontiert und dazu gedrängt, Alternativen zu finden, um nicht auf bestimmte Aktivitäten ganz verzichten zu müssen. Konfrontiert mit der Frage, was sie tun, wenn die Rückkehr nach Hause nicht im ÖPNV oder mit dem Fahrrad möglich ist, antworteten die Schüler in Abhängigkeit von ihrem Alter verschiedenen (Abb. 2): Bis zur 8. Jahrgangsstufe, die etwa dem Alter von 13 oder 14 Jahren entspricht, nutzen Kinder die Möglichkeiten des Sich-abholen-Lassens (83–89 Prozent), der Mitfahrt bei Freunden (49–61 Prozent) und der Übernachtung bei Freunden (11–14 Prozent) altersunabhängig oft. Mit jedem weiteren Jahr nehmen bis zur Volljährigkeit die Relevanz von Mitfahrten und Übernachtungen bei den Freunden erheblich zu, und sogar die Option des Taxiteilens wird genutzt. Diese Befunde sind ein Indiz für den mit Eintritt in die Pubertät steigenden Drang nach Selbstständigkeit und die unübersehbare Suche nach Mobilität und Flexibilität. Für den ÖPNV ist es problematisch, wenn er sich in dieser Lebensphase nicht anbieten kann.

nutzt zwar ähnlich oft wie jüngere Jahrgänge den ÖPNV, unterscheidet sich aber hinsichtlich der Pkw-Verfügbarkeit, da 72 Prozent aller Schüler dieses Alters am Projekt „Begleitetes Fahren“ [7] teilnehmen. Im Vergleich zu Volljährigen steuern sie wie-

derum noch recht selten einen Pkw. In ihrem Verkehrsmittelmix spielen stattdessen motorisierte Zweiräder, Fahrgemeinschaften im Freundes- und Bekanntenkreis sowie die Mitnahme durch Eltern („Elterntaxi“) eine große Rolle.

Pkws sind nur eingeschränkt und bedingt verfügbar

So eindeutig Abbildung 1 die erwartete Differenzierung der Verkehrsmittelpräferenz nach Altersgruppen bestätigt: Es fällt auf, dass weder der ÖPNV für die unter 17-Jährigen noch der Pkw für die Volljährigen das allein genutzte Verkehrsmittel ist. Jeweils ein Drittel der Schüler greift ausschließlich auf andere Verkehrsmittel zurück. In jungen Jahren spielen das Elterntaxi und das eigene Fahrrad eine wichtige Rolle. Hierin spiegeln sich die bekannten Schwächen des ÖPNV auf dem Land, die es erschweren, sich monomodal im ÖPNV zu bewegen.

Und auch Jugendliche im fähigen Alter steigen nicht sogleich vollständig auf den Pkw um. Die Antworten auf Fragen nach der Pkw-Verfügbarkeit machen deutlich, dass auch in dieser Altersgruppe junge Menschen von öffentlichen Mobilitätsangeboten abhängig sind. So haben unter den Schülern des Gymnasiums, die 17 Jahre oder älter sind, 16 Prozent keinen Pkw-Führerschein. Diese Gruppe ist damit genauso groß wie diejenigen, die ohne Einschränkungen einen Pkw nutzen kann. Die verbleibende Mehrheit von 66 Prozent

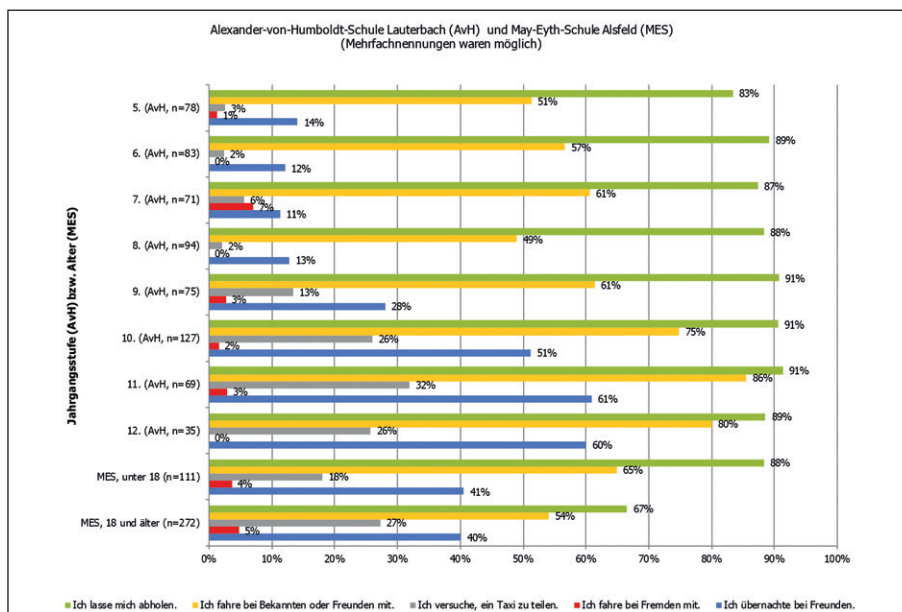
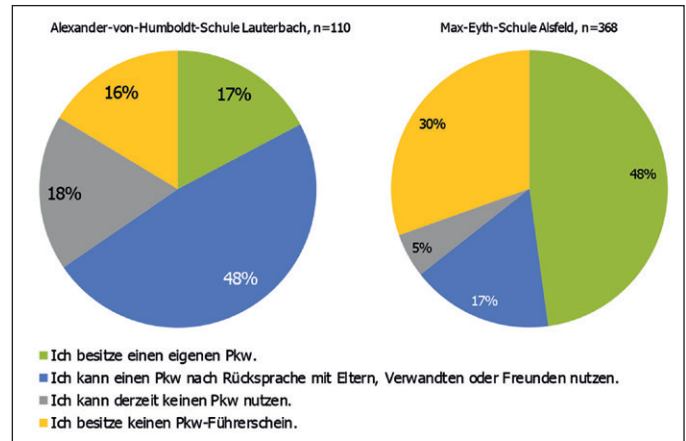


Abb. 2: Lösungen bei schlechter Verkehrsanbindung.

ist zur Nutzung eines Pkw auf Abstimmungen im Haushalt angewiesen oder kann aus anderen Gründen trotz Führerscheins gar nicht auf einen Pkw zurückgreifen.

Tatsächlich bestätigen andere Studien den Befund einer rückläufigen Pkw-Verfügbarkeit [8, 9]. Ursächlich sind einerseits verschlechterte Einkommensverhältnisse und andererseits veränderte Präferenzen, die insbesondere den im Vergleich zum Pkw steigenden Stellenwert, den technische Kommunikationsmittel wie Smartphones für persönlichen Status und persönliche Flexibilität haben, betreffen. Dies wurde in Gesprächen mit Schülern auch für den ländlichen Vogelsbergkreis bestätigt – und zugleich ergänzt um die Begründung, Abiturienten versuchten, Abitur- und Führerscheinprüfung zeitlich zu entzerren, und streben deshalb erst mit etwas Verzug die Pkw-Fahrerlaubnis an [10]. Der Blick auf die Daten der berufsbildenden Schule, in der der Anteil der Schüler ohne Pkw-Fahrerlaubnis mit 30 Prozent fast doppelt so hoch ist wie am Gymnasium, zeigt jedoch, dass Führerscheinlosigkeit unter jungen

Abb. 3: Pkw-Verfügbarkeit unter Schülern mit mindestens 17 Jahren.



Menschen auch den Zeitpunkt des Eintritts in die Volljährigkeit überdauern kann.

Mobilitätsentscheidungen werden pragmatisch getroffen

Multimodales Verhalten weit verbreitet

Mit 99 Prozent gaben fast alle Schüler an, verschiedene Verkehrsmittel für die Alltags-

wege zu nutzen. Sie treffen offenbar Mobilitätsentscheidungen pragmatisch. Im Sinne der von der FGSV vorgenommenen Definition multimodalen Verhaltens [11] sind somit fast alle Schüler im Vogelsbergkreis multimodal unterwegs. Auch eine strengere Definition dieses Begriffes – etwa im Sinne, dass nur solche Personen, die mehr als ein Verkehrsmittel mehrmals in der Woche nutzen, multimodal sind – ergibt für beide

ANZEIGE

Digitize Public Services!
Smart Country Convention

Congress / Workshops / Expo
CityCube Berlin
20. – 22.11.2018

www.smartcountry.berlin

SMART COUNTRY? SMART COUNTRY. smart country convention

Veranstalter: bitkom, Messe Berlin
Schirmherrschaft: Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat
Partnerland: DIGITALES DANENMARK

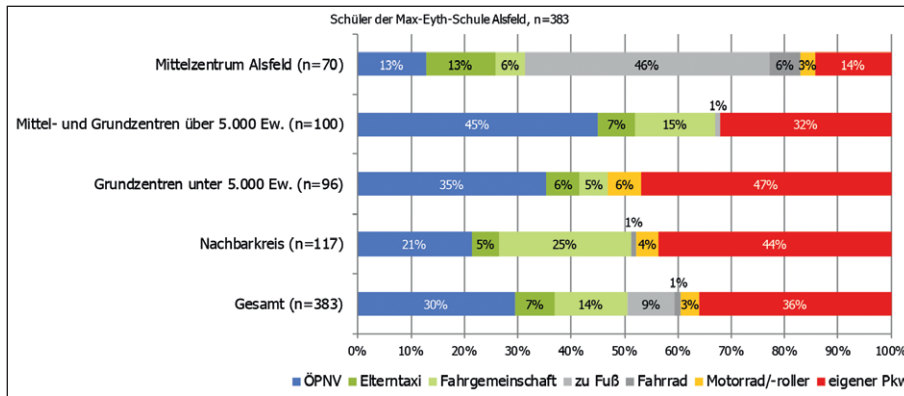


Abb. 4: Verkehrsmittelwahl für den Schulweg an der berufsbildenden Schule nach Größe und Lage des Wohnstandorts.

Schulen einen Anteil multimodaler Schüler von 39 Prozent. Während diese Gruppe am Gymnasium vor allem den ÖPNV und das Elterntaxi kombiniert, ist die Kombinationsvielfalt an der berufsbildenden Schule deutlich größer, wenngleich überwiegend der eigene Pkw einen Teil des genutzten Verkehrsmittelspektrums bildet.

Aus diesem Befund kann geschlossen werden, dass auch im ländlichen Raum junge Menschen Verkehrsmittel situationsabhängig einsetzen und dabei der eigene Pkw nicht durchweg als die geeignete Verkehrsmitteloption erscheint. Eine wichtige Rolle spielt dabei die Raum- und ÖPNV-Struktur, wie am Beispiel der berufsbildenden Schule gezeigt werden kann (Abb. 4). Dort legen 36 Prozent aller Schüler den Schulweg normalerweise mit dem eigenen Pkw zurück. Die Pkw-Nutzung fällt – zugunsten des Fußverkehrs – niedriger aus, wenn Wohnort und Schulstandort gleich sind, außerdem auch in den größeren Gemeinden des Landkreises, für die der ÖPNV besonders auf größeren Distanzen häufige und vergleichsweise zügige Verbindungen bereithält. Schüler aus kleineren kreisangehörigen Gemeinden und aus

Nachbarkreisen nutzen den Pkw wiederum überdurchschnittlich oft (44 und 47 Prozent). Auffällig sind die zwischen diesen beiden Gruppen erheblich differierenden Anteile von ÖPNV und Fahrgemeinschaften. Sie sind ein Indiz dafür, dass der kreisgrenzenübergreifende ÖPNV für die Schulwege der Schüler der MES vergleichsweise unattraktiv ist.

Das Elterntaxi dient auf Schulwegen offenbar weniger der Bewältigung weiter Wege oder Kompensation von Lücken im ÖPNV-Netz: Den höchsten Verkehrsanteil hat es unter Schülern, die am Schulstandort wohnen, und damit dort, wo auch der Anteil des Radverkehrs überdurchschnittlich ist. Dieser Befund wird auch für die Schüler des Gymnasiums bestätigt: Eltern fahren ihre Kinder eher dann, wenn die Schule auf dem eigenen Weg (etwa zur Arbeit) liegt oder Hin- und Rückweg nicht zu zeitaufwendig ausfallen.

Nahmobilität bei den Arbeitswegen wichtig

Die Situationsabhängigkeit in der Verkehrsmittelwahl geht einher mit einer er-

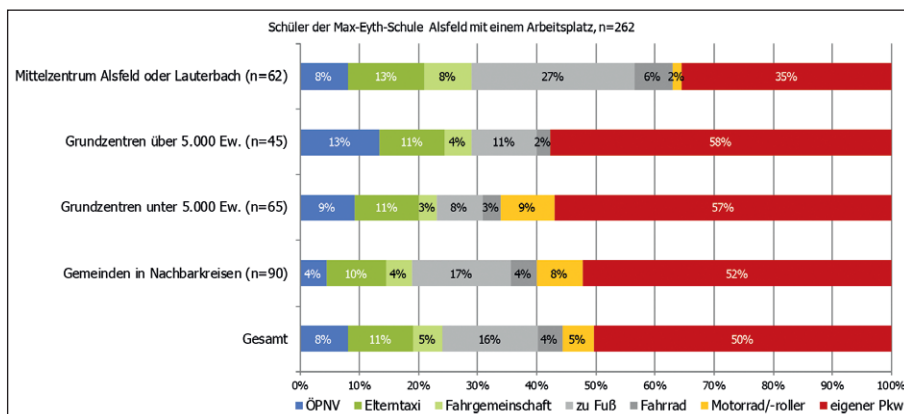


Abb. 5: Verkehrsmittelwahl auf dem Weg zum Ausbildungsbetrieb nach Größe und Lage des Wohnstandorts.

heblichen Flexibilität und Bereitschaft zum Verzicht auf bestimmte Aktivitäten oder auch Ausbildungsoptionen. Dies schlägt sich auch in der Auswahl von Ausbildungsplätzen nieder: 16 Prozent der Berufsschüler erreichen den Ausbildungsbetrieb zu Fuß, elf Prozent im Elterntaxi (Abb. 5). Eine Aufschlüsselung nach Größe und Lage des Wohnortes zeigt im Vergleich mit Abbildung 4, dass Schüler gerade außerhalb der größeren Mittelzentren Ausbildungsbetriebe suchen, die sie zu Fuß erreichen können oder bei denen eine Mitnahme durch die Eltern möglich ist. Wege zum Ausbildungsbetrieb sind offenbar kaum geeignet zur Bündelung – der Anteil von Fahrgemeinschaften fällt entsprechend gering aus und auch die professionelle Bündelung im ÖPNV spielt kaum eine Rolle.

Eltern sichern die Freizeitmobilität

Im Freizeitverkehr ist das Bild, das durch die Schülerbefragung gewonnen werden kann, etwas vielschichtiger, weil es sehr unterschiedliche Anlässe für Freizeitwege gibt. In Abbildung 6 werden getrennt für unter 18-Jährige (linke Seite der Abbildung) sowie 18-Jährige und ältere (rechte Seite der Abbildung) die Verkehrsmittelanteile für verschiedene Zeiträume in der Woche dargestellt. Auch hier waren auf die Frage „Welche Verkehrsmittel nutzt du in der Freizeit?“ Mehrfachnennungen möglich.

Bei den unter 18-Jährigen überwiegt für alle abgefragten Zeiträume eindeutig die Nutzung des Elterntaxis – besonders abends und in den Wochenendnächten. Tagsüber spielen auch das Fahrrad und der ÖPNV eine relevante Rolle. Die im Freizeitverkehr große Bedeutung von Fußwegen über alle abgefragten Zeiträume lässt darauf schließen, dass auch in der Freizeit Ziele gesucht werden, die über kurze Wege und unabhängig von motorisierten Verkehrsmitteln erreicht werden können.

Unter den Volljährigen sieht die Verkehrsmittelwahl in einem entscheidenden Punkt anders aus: Die Nutzung des eigenen Pkw überwiegt für sämtliche abgefragte Freizeitaktivitäten. Eine hohe Relevanz haben in Wochenendnächten außerdem selbst gebildete Fahrgemeinschaften und das Elterntaxi, mit denen das nächtliche Unfallrisiko reduziert werden kann.

Handlungsbedarf

Die dargestellten Ergebnisse bestätigen Studien, aus denen hervorgeht, dass Kin-

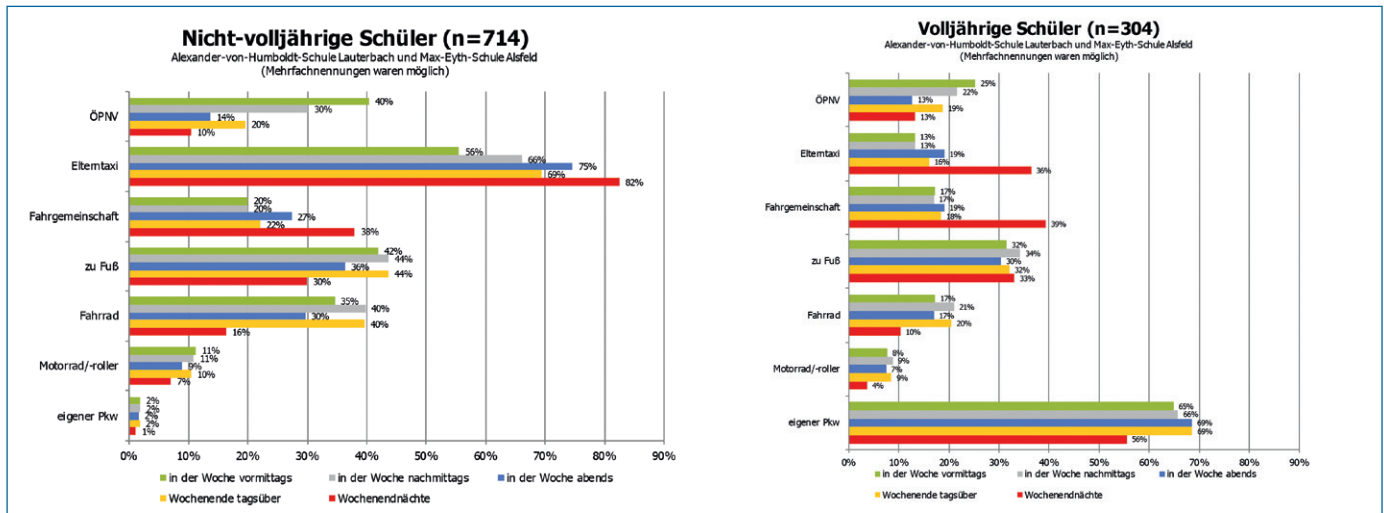


Abb. 6: Verkehrsmittelwahl bei Freizeitwegen unter 18 Jahren (links) und 18 Jahre und älter (rechts) [12].

der und Jugendliche im ländlichen Raum durchaus „wegkommen“ [13, S. 44] und insofern in ihrer Mobilität nicht behindert sind. Allerdings ergab sich ungeachtet dessen aus verschiedenen vorbereitenden Workshops, die im Rahmen des Forschungsvorhabens im Vogelsbergkreis durchgeführt wurden, Handlungsbedarf im Bereich der Mobilität, auch und gerade in Bezug auf Schüler. Unzufriedenheit über die Mobilitätsangebote äußerten dabei nicht nur Sprecher des Jugendparlamentes, sondern auch Pädagogen und Wirtschaftspolitiker, die der Existenz zweier berufsbildender Schulen im Landkreis eine hohe strategische Bedeutung beimessen und bei denen die Sorge besteht, dass schlechte Erreichbarkeit aus Teilen des Einzugsgebietes zu einem Rückgang der Schüler-

zahlen bis unter die Tragfähigkeitsgrenze beiträgt.

Aus diesem Grund wurde in die Mobilitätsbefragung die Frage aufgenommen, inwieweit bestimmte Einzelaspekte der Mobilität als belastend wahrgenommen werden oder nicht [14]. Aus den Antworten ergibt sich ein zweideutiges Bild mit jeweils ausgeprägter Zustimmung und Ablehnung (Abb. 7). Auffallend groß ist auch mit 14 bis 23 Prozent der Anteil jener Schüler, die sich bei den einzelnen Aspekten nicht entscheiden können, ob sie die Bedingungen als überwiegend belastend empfinden oder nicht.

Die Antworten der Schüler sind in erster Linie Ausdruck ihrer Wahrnehmung. Dies

lässt sich am deutlichsten an den Rückmeldungen zu den Kosten von ÖPNV und Pkw ablesen. Ausgewertet wurden nur Antworten von Schülern, die diese Verkehrsmittel auch wirklich nutzen und deshalb über ihre eigenen Erfahrungen urteilen. Tatsächlich empfinden die ÖPNV-Nutzer die Kostenbelastung durch Nutzung von Angeboten des ÖPNV [15] als „belastender“ als die Autofahrer den Pkw.

Handlungsbedarf bei Reise- und Wartezeiten

Neben den Kosten werden Reise- und besonders Wartezeiten im ÖPNV am kritischsten bewertet. Die Bewertung der Reisezeit ist dabei abhängig von der Lage des Wohnortes – und damit der Lage zum

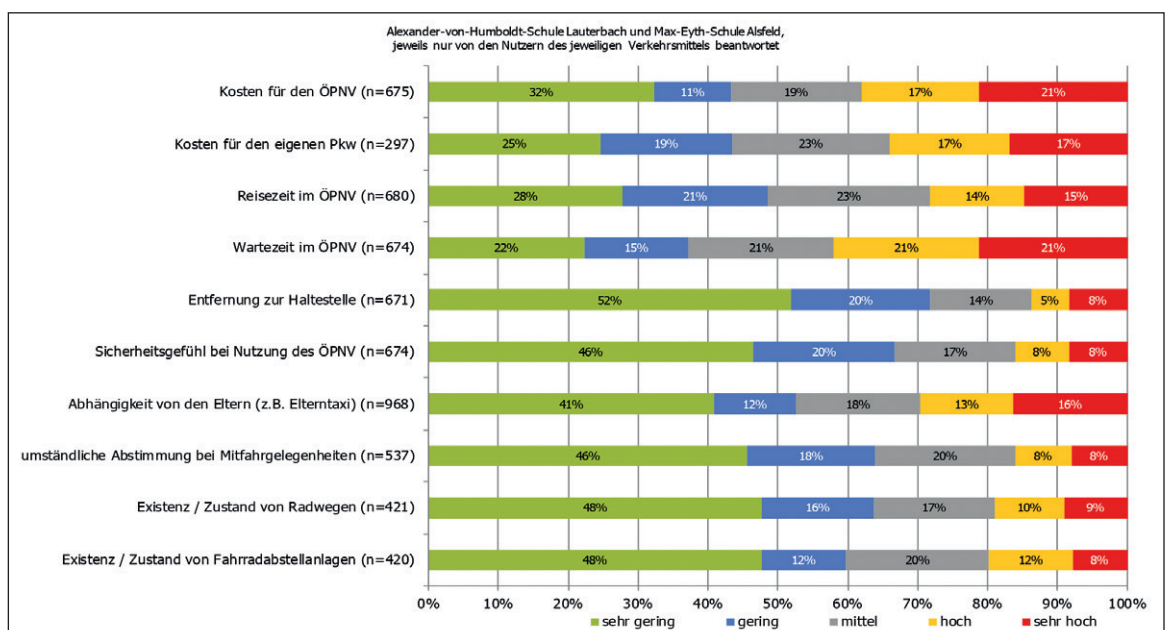


Abb. 7: Belastung in der Mobilität.

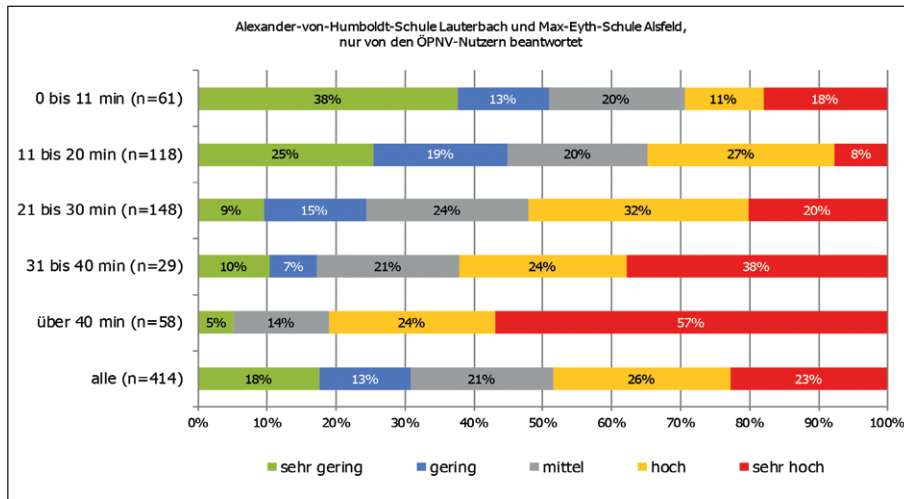


Abb. 8: Belastung durch die Wartezeit im ÖPNV.

ÖPNV-Netz. So wird sie von Schülern aus den beiden Mittelzentren und den gut angebundenen Orten (zum Beispiel jenen an der im Stundentakt betriebenen Vogelsbergbahn) deutlich besser beurteilt als von jenen, die in der Peripherie des Kreises oder darüber hinaus leben. Was die Wartezeit anbetrifft, gaben die befragten Schüler kritische Zeiten besonders für die Zeit nach Schulschluss an: Über die Hälfte von ihnen wartet länger als 20 Minuten auf den Bus für die Heimfahrt [16]. Abbildung 8 veranschaulicht, dass bereits ab 20 Minuten Wartezeit die kritischen Bewertungen überwiegen, jenseits von 30 Minuten sogar deutlich.

Entsprechend hoch ist der Handlungsbedarf zur Entwicklung eines Mobilitätssystems, das mit den Schulzeiten abgestimmt ist. Die größten Aussichten für diese Aufgabe bietet eine Schulzeitstafelung, die im Rahmen der Vorgaben der Schulentwicklungsplanung das ÖPNV-Grundnetz stärkt und den verbliebenen schulbezogenen ÖPNV optimiert. Allerdings ist der Abstimmungsaufwand einer solchen Arbeit enorm. Auch Fahrgemeinschaften können Wartezeiten vor der Schule reduzieren, je-

doch gelingt es nicht allen Schülern, entsprechende Vereinbarungen zu treffen. Vorstellbar ist, dass digitale Systeme Abhilfe schaffen.

Handlungsbedarf beim Elterntaxi: Es stört eher die Eltern als ihre Kinder

Abgesehen von den Kosten sowie den Warte- und Reisezeiten im ÖPNV waren mehr als die Hälfte der Schüler der Meinung, die abgefragten Einzelaspekte belasteten sie nicht. Offenbar spiegeln die gewonnenen Daten auch wider, in welchem Umfang schwierige Bedingungen für ein attraktives Mobilitätsangebot akzeptiert werden. Trotzdem sollte die Tatsache, dass – bis auf die Wartezeit – bei keinem der abgefragten Aspekte die Zahl der sich belastet fühlenden Schüler die der nicht belasteten überwiegt, nicht als Beleg für fehlende Veränderungsnotwendigkeiten betrachtet werden.

So ist der Anteil jener Schüler, die sich dadurch beeinträchtigt fühlen, von „Chauffeurdiensten“ der Eltern abhängig zu sein, mit 29 Prozent recht groß. Es ist zu vermuten, dass die Wahrnehmung des Eltern-

taxis sehr von der persönlichen Situation der Schüler abhängt, etwa von ihrem Verhältnis zu ihren Eltern, da die gesammelten Daten keinen besonders deutlichen Zusammenhang mit dem Alter, der Lage des Wohnortes oder anderen Merkmalen herstellen lassen. In den Workshops, öffentlichen Projektpräsentationen und projektbegleitenden Gesprächsrunden wurde außerdem deutlich, dass die fahrenden Eltern ihre Chauffeurdienste offenbar als erheblich beeinträchtigend empfinden.

Eine wichtige Stellschraube zur Beeinflussung von Mobilitätsentscheidungen in Kindheit und Jugend dürfte insofern in der Unterstützung von Eltern liegen, die sich bemühen, ihren Kindern eine unbegleitete Mobilität nahezubringen und zu ermöglichen. Besonders augenfällig ist das Phänomen der auf Schulwegen überwiegend im Nahbereich zum Einsatz kommenden Elterntaxis (Abb. 5), denn diese sind auf solchen Distanzen keineswegs alternativlos. Es erscheint sinnvoll, auch an weiterführenden Schulen das Thema Mobilität und Selbständigkeit auf dem Weg zur Schule in die pädagogische Arbeit – etwa in Curricula – aufzunehmen.

Fazit

Die Ergebnisse zeichnen das Bild einer Schülerschaft, die auch unter den nicht einfachen Bedingungen des ländlichen Raums (weite Wege, geringe Verkehrsdichte) ein großes Maß an Flexibilität an den Tag legt: Verkehrsmittel werden situationsbezogen eingesetzt, Ziele nach ihrer Erreichbarkeit ausgewählt. Pkw sind auch für Volljährige nicht uneingeschränkt verfügbar, ein beträchtlicher Teil der Schülerschaft verfügt auch im fähigen Alter noch nicht über einen Führerschein.

Unter diesen Umständen erscheinen Ansätze erfolgversprechend, die die Neigung zur Bildung von Fahrgemeinschaften aufgreifen und die Mitnahme erleichtern. In

Zusammenfassung/Summary

Mobilitätsentscheidungen von Jugendlichen und Kindern auf dem Land

Im Rahmen eines Modellvorhabens der Raumordnung „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“ wurden im Juni 2017 an einem Gymnasium und einer berufsbildenden Schule des Vogelsbergkreises über 1000 Schüler nach ihrer Mobilität befragt. Die Ergebnisse liefern einen Einblick in die Organisation der Mobilität von Schülern, zum Beispiel hinsichtlich des kritischen Alters für Mobilitätsentscheidungen, der Verkehrsmittelwahl und der Bewertung des Mobilitätssystems.

Decisions in mobility of young people and children in the countryside

Within a model project in the regional planning procedure “Long-term reliability of supply and mobility in the countryside”, more than 1,000 students of a high school and a vocational school have been interviewed regarding their mobility. The results provide an insight into the organization of student mobility, e.g. concerning the critical age of decisions in mobility, the modal choice and the evaluation of the mobility system.

der ÖPNV-Planung sind Konzepte erforderlich, die die Flexibilität der Flächenerschließung und der Bedienung in Schwachverkehrszeiten mit zügigen Verbindungen auf großen Distanzen kombinieren.

Letztlich wird die öffentliche Hand nicht umhin kommen, zur Sicherstellung eines attraktiven und verlässlichen Angebots an Mobilitätsdienstleistungen öffentlich zugängliche Systeme auszubauen. Nur so

erscheint es vorstellbar, Eltern von der innerfamiliären Chauffeurdienstleistung zu entlasten und Schülern Optionen für einen Verbleib im Landkreis zu bieten.

Literatur/Anmerkungen

- [1] Im Rahmen des vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) geförderten und vom BMVI und dem Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) fachlich begleiteten Modellvorhaben der Raumordnung „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“ wird in insgesamt 18 Modellregionen die Erarbeitung von Konzepten gefördert, die zum einen der Bündelung von Versorgungseinrichtungen und -leistungen in sog. Versorgungszentren und zum anderen der Ausrichtung des ÖPNV auf diese Zentren sowie der bedarfsgerechten Erschließung der Fläche dienen. Die Projekte haben eine Laufzeit von 2016 bis 2018 und enthalten eine klare Umsetzungsperspektive. Eine der Modellregionen ist der Vogelsbergkreis. Die Autoren bedanken sich beim Fördermittelgeber, beim Landkreis, dort insbesondere beim Ersten Kreisbeigeordneten Dr. Jens Mischak, und bei der Forschungsbegleitung für die Schaffung des Rahmens, innerhalb dessen die Befragung und ihre Auswertung stattfinden konnten. Ferner bedanken sie sich bei Dr. Florian Warburg (Vogelsbergkreis), Dr. Michael Glatthaar (proloco), Ben-Thure von Lueder und Anne Kis (GGR), mit denen die dargestellten Ergebnisse erarbeitet wurden. Schließlich gilt ausdrücklicher Dank den Schulleitungen für die Gelegenheit zur Erhebung und Diskussion der Ergebnisse mit den Schülern sowie den Schülern und den die Befragungsdurchführung koordinierenden Lehrern selbst.
- [2] 69.203 Pkws lt. KBA, Stichtag 1.1.17; 107.256 Ew. lt. Stala Hessen, Stichtag 31.12.15
- [3] Statistisches Bundesamt, Stand 2015
- [4] Hessisches Statistisches Landesamt (2016): Bevölkerung in Hessen 2030. Regionalisierte Bevölkerungsvorausrechnung für Hessen bis 2030. Zweite, aktualisierte Auflage, Mai 2016, S. 11 bzw. 23.
- [5] Zum Befragungszeitpunkt waren kaum Schüler des Abiturjahrgangs in der Schule anzutreffen, insofern ist der Rücklauf in den Jahrgangsstufen 5 bis 11 entsprechend höher.
- [6] Jugendliche im Alter von 18 Jahren oder älter.
- [7] Jugendliche im Alter von 17 Jahren dürfen eine Fahrerlaubnis der Klasse B oder BE erwerben und unter der Auflage, von einer namentlich in der Prüfungsbescheinigung genannten Person begleitet zu werden, einen Pkw steuern.
- [8] Schönduwe, Robert; Bock, Benno; Deibel, Inga (2012): Alles wie immer, nur irgendwie anders? Trends und Thesen zu veränderten Mobilitätsmustern junger Menschen, InnoZ-Baustein 10, Berlin
- [9] Institut für Mobilitätsforschung (Hrsg.) (2011): Mobilität junger Menschen im Wandel – multimodaler und weiblicher
- [10] Dies bestätigt die Sinusstudie: Calmbach, Marc; Borgstedt, Silke; Borchard, Inga; Thomas, Peter Martin; Flaig, Berthold Bodo (2016): Wie
- ticken Jugendliche 2016? Lebenswelten von Jugendlichen im Alter von 14 bis 17 Jahren in Deutschland, Wiesbaden, S. 239.
- [11] „Die einmalige Nutzung eines weiteren Modus reicht bereits aus, um das Verhalten einer Person als multimodal zu bezeichnen“, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe Verkehrsplanung, Arbeitsausschüsse 1.1, 1.2 und 1.6, Arbeitskreis Multi- und Intermodalität (2017): Multi- und Intermodalität – Hinweise zu Umsetzung und Wirkung von Maßnahmen im Personenverkehr, Fact Sheet Definitionen, Köln, S. 5.
- [12] Anm.: Die 1 bzw. 2% „eigener Pkw“ bei den unter 18-Jährigen ergeben sich durch die Teilnahme einiger 17-Jähriger am Programm „Begleitetes Fahren“.
- [13] Becker, Heinrich; Moser, Andrea (2013): Jugend in ländlichen Räumen zwischen Bleiben und Abwandern– Lebenssituation und Zukunftspläne von Jugendlichen in sechs Regionen in Deutschland. Thünen Report 12, Braunschweig
- [14] Die Frage lautete: „Belasten dich bestimmte Dinge in deiner Mobilität?“
- [15] Die Befragung fand wenige Wochen vor Einführung des landesweiten Schülertickets in Hessen statt.
- [16] An der berufsbildenden Schule warten 36% der Befragten sogar länger als 40 min.

ANZEIGE

SMART DATA im ÖPNV

28.11.2018
BERLIN
JETZT
ANMELDEN

www.busundbahn.de/smart18