



Freizeitmobilität Jugendlicher im Ländlichen Raum

am Beispiel der Verbandsgemeinden Brohltal und Vordereifel

Zusammenfassung



Bildquelle: MINISTERIUM FÜR INFRASTRUKTUR UND LANDWIRTSCHAFT DES LANDES BRANDENBURG 2012, o.S.

vorgelegt von

Hannah Reisten

E-Mail: hannah_reisten@hotmail.com

Im Sommer ins Schwimmbad, ein Treffen bei Freunden oder der Besuch einer Disco: Die Freizeitaktivitäten Jugendlicher sind sehr vielfältig. Doch im Ländlichen Raum müssen oftmals große Entfernungen zurück gelegt werden, denn die Freizeiteinrichtungen sind meist nur in den Zentren zu finden. Wie erreichen Jugendliche ohne Führerschein diese? Das Angebot öffentlicher Verkehrsmittel beschränkt sich im Ländlichen Raum meist nur auf den Schülerverkehr. Abends und am Wochenende sowie in den Ferien fehlt das Angebot teilweise gänzlich. Dies macht den Ländlichen Raum wenig attraktiv für Jugendliche, die Konsequenz daraus ist eine Abwanderung der jüngeren Generation.

Rekord-Benzinpreise, Endlichkeit der Ressourcen und der Klimawandel sind nur drei Schlagworte der aktuellen medialen Debatte rund um die Mobilität der Zukunft. Im Ländlichen Raum hört man oft den Satz: „Hier geht es ohne Auto nicht“. Doch wie können Kommunen in Zeiten knapper Haushalte ein attraktives und zukunftsfähiges Mobilitätsangebot für Jugendliche schaffen? Die vorliegende Diplomarbeit untersucht das Mobilitätsverhalten Jugendlicher in ihrer Freizeit, am Beispiel der Verbandsgemeinden Brohltal und Vordereifel, welche exemplarisch für den Ländlichen Raum stehen. In diesem Untersuchungsgebiet sind schon einige Projekte zur Verbesserung der Mobilitätsangebote gescheitert. Liegt es daran, dass die Jugendlichen kein Interesse an solchen Angeboten haben oder sind sie nicht hinreichend bekannt? Dies zu untersuchen und fundierte Aussagen zum Mobilitätsverhalten und den Bedürfnissen Jugendlicher machen zu können, ist Ziel dieser Diplomarbeit.

Als Untersuchungsgebiet wurden die zwei rheinland-pfälzischen Verbandsgemeinden (VGs) Brohltal und Vordereifel gewählt. Zusammen erarbeiten diese ein Integriertes Ländliches Entwicklungskonzept (ILEK), in welchem fünf Entwicklungsfelder definiert wurden. Ein Entwicklungsfeld ist die „zukunftsfähige Mobilität“: Hier soll der öffentliche Personennahverkehr für Einheimische und Touristen attraktiver gestaltet werden, unter Berücksichtigung alternativer Mobilitätsangebote. Im Entwicklungsfeld „lebendige Dörfer“ wird ein besonderes Augenmerk auf die „Bedürfnisse der Jugendlichen im Ländlichen Raum gelegt (...), um somit die Bindung an den Heimatort und die Region zu vergrößern und dem Abwandern entgegenzuwirken“ (ILEK BROHLTAL-VORDEREIFEL 2011, o. S.).

Die Diplomarbeit kombiniert Elemente aus beiden Entwicklungsfeldern und geht den Fragen nach:

- Wie bewegen sich die Jugendlichen im Untersuchungsgebiet in ihrer Freizeit fort?
- Welche Mobilitätsangebote für Jugendliche gibt es im Untersuchungsgebiet?
- Sind die Angebote im Untersuchungsgebiet in ausreichendem Maße auf die Bedürfnisse der Jugendlichen abgestimmt?

Es fand eine Befragung der Jugendlichen mittels standardisiertem Fragebogen statt. Zur Grundgesamtheit der Arbeit gehören alle Personen im Alter zwischen 14 und einschließlich 18 Jahren, die zum Zeitpunkt der Befragung ihren Wohnsitz in den Verbandsgemeinden Brohltal oder Vordereifel hatten. Aus organisatorischen, zeitlichen und finanziellen Gründen wurde nur eine Teilerhebung durchgeführt, diese fand an Schulen der Region statt. Das Durchschnittsalter der Befragten beträgt 15,7 Jahre. Es ist festzustellen, dass mit 45 % der Anteil der 15 Jährigen am größten ist, gefolgt von den 17 Jährigen mit 21 %. 19 % der Befragten sind 16 Jahre alt. Die Gruppe der 18 Jährigen ist mit 7 % vertreten, die 14 Jährigen mit 8 %. Die Ergebnisse der Befragung sind nicht repräsentativ für das gesamte Untersuchungsgebiet, da die Stichprobe die Strukturen der Grundgesamtheit nicht abbildet. Aus den Ergebnissen der Befragung können jedoch Tendenzen abgeleitet werden.

Die Phase der Jugend ist geprägt von einem Streben nach immer größerer Selbstständigkeit und Selbstbestimmung. Die Ablösung von der Familie und der Gleichaltrigenkontakt bilden die Grundlage für das Freizeitverhalten von Jugendlichen. Freizeit ist ein sehr heterogenes Feld, wird von verschiedenen Determinanten bestimmt und unterscheidet sich je nach Lebensstil des Individuums. Jugendliche verbringen ihre Freizeit gerne in Peer Groups: Freiheit, Spaß und Genuss stehen im Vordergrund. Sie folgen Trends und altersabhängig verändern sich ihre Freizeitbedürfnisse. Dieser ständige Wandel des Freizeitverhaltens und das Streben nach Selbstständigkeit erfordern einen hohen Grad an Mobilität.

Das Untersuchungsgebiet ist dem Ländlichen Raum zuzuordnen und weist eine gute Verkehrsinfrastruktur für PKWs auf. Der ÖPNV besteht hingegen fast ausschließlich aus dem Basisangebot und auch für das Untersuchungsgebiet gelten die allgemeinen Probleme des ÖPNV im Ländlichen Raum: Demographischer Wandel, sinkende Fahrgastzahlen, Reduzierung des Angebots, Fokussierung auf den Schülerverkehr. Um den Problemen entgegenzutreten wurden bereits ein Ruf-Bus-Service, ein Jugendtaxi sowie ein Nachtbus zum Nürburgring eingeführt. Die beiden letzteren Angebote wurden aufgrund stetig sinkender Fahrgastzahlen eingestellt.

Die Befragung der Jugendlichen hat ergeben, dass sie ihre Freizeit im regionalen Nahraum zwischen Dorf und Stadt verbringen. Welche Orte aufgesucht werden, ist von der Art der Aktivität abhängig: Im regionalen Nahraum oder am Wohnort werden private Treffen, Besuche von Bars oder Vereinen durchgeführt. In den Städten werden Kinos und Discos besucht. Häufig genannte Orte in denen sie Freizeiteinrichtungen aufsuchen sind Koblenz, Mayen und Niederzissen. Zum Erreichen der verschiedenen Orte wird auf unterschiedliche Verkehrsmittel zurückgegriffen. Freizeitorte, in denen

Kinos und Discos aufgesucht werden, werden mit dem PKW, sowohl als Fahrer, als auch als Mitfahrer bei Freunden oder Familienmitgliedern erreicht. Zu Aktivitäten im Nahraum gehen die Jugendlichen zu Fuß, fahren mit dem Zweirad oder greifen auch hier wieder auf die Fahrdienste der Familie zurück. Mofa und PKW, sowohl als Fahrer als auch als Mitfahrer, sind die wichtigsten Fortbewegungsmittel der Jugendlichen.

Das ÖPNV-Angebot im Untersuchungsgebiet wird als mangelhaft bewertet. Besonders an Samstagen nach 19.00 Uhr ist das Angebot für die Jugendlichen nicht ausreichend. Öffentliche Verkehrsmittel werden als einfach zu nutzen, eher pünktlich, aber langsam und teuer bewertet. Günstige Preise und eine hohe Taktfrequenz sind für die Befragten wichtig. Busfahren wird nicht als uncool betrachtet, dennoch wird ein eigenes Auto mit Unabhängigkeit gleichgesetzt. Die Ergebnisse zur Frage, ob es ohne eigenes Auto im Ländlichen Raum „nicht geht“ lässt keine eindeutige Aussage zu. Generell wünschen sich die Jugendlichen mehr ÖPNV-Angebote, besonders abends und am Wochenende.

Allgemein sind die Befragten alternativen Mobilitätsangeboten gegenüber offen. Wichtig ist auch hier wieder, ein für Jugendliche angemessener Preis. Das Taxi wird als zu teuer bewertet und die Preisvorstellungen für eine Taxifahrt nach Hause variieren stark, sodass keine eindeutige Zahlungsbereitschaft eines gewissen Preises zu erkennen ist. Das Interesse an einem Nachtbus ist hingegen groß, längere Fahrzeiten und feste Abfahrtszeiten machen den Jugendlichen dabei nichts aus. Ein Ruf-Bus-Service findet die Hälfte der Befragten interessant, hier besonders an Samstagen nach 19.00 Uhr.

Gerade die nächtliche Freizeitmobilität der Jugendlichen muss verbessert werden. Eine (Wieder)-Einführung eines Jugendtaxi ist hier empfehlenswert. Eine weitere Möglichkeit ist die Erweiterung des Ruf-Bus-Angebots, besonders an Samstagen nach 19.00 Uhr. Vorteil für die Jugendlichen, gegenüber dem Jugendtaxi, wäre hier, dass Jugendliche, die im Besitz eines VRM Tickets sind, nur einen Komfortzuschlag zahlen müssen und somit ein günstigerer Preis erzielt wird, als bei einer herkömmlichen Taxifahrt. Die Einführung einer Nachtbus-Linie ist nur dann sinnvoll, wenn sich aus dem Ruf-Bus-Angebot Wiederholungen in Streckenführung und Abfahrtszeiten erkennen lassen. Da Koblenz als Freizeitort häufig von den Jugendlichen genannt wurde, sollte dieser in die Planung mit einbezogen werden. Es könnte beispielsweise ein Discobus mit Sondertarif auf den Strecken Koblenz-Mayen bzw. Koblenz-Niederzissen (und umgekehrt) verkehren. Von Mayen und Niederzissen könnte anschließend ein Ruf-Bus-Service die Jugendlichen in ihre Heimatorte bringen.

Um sinkenden Fahrgastzahlen entgegenzuwirken, ist ein zielgruppenspezifisches Marketing der ÖPNV-Unternehmen und Verkehrsverbünde wichtig: Jedes Mobilitätsangebot kann nur Erfolg haben, wenn die Zielgruppe über seine Existenz Bescheid weiß. Die Werbung des VRM und der

Verkehrsunternehmen trifft die Zielgruppe der Jugendlichen nicht. Die Befragung zeigt, dass die Verkehrsunternehmen bzw. der Verkehrsverbund ihre Marketingstrategie zielgruppengerechter ausrichten müssen. Dazu gehört auch die Nutzung neuer Medien wie zum Beispiel soziale Netzwerke, denn 80 % der Befragten unterhalten Profile bei Facebook und wer-kennt-wen. Hier zeigen sich neue Kommunikations- und Marketingmöglichkeiten auf, die genutzt werden müssen. Denn „mit einem attraktiven Informationsangebot können Barrieren in der ÖPNV-Nutzung abgebaut und letztlich auch die Verkehrsmittelwahl zugunsten des ÖPNV beeinflusst werden“ (ACKERMANN/RADERMACHER 2011, S. 8).

Abschließend ist festzuhalten, dass nicht nur ein ausreichendes Mobilitätsangebot im Ländlichen Raum wichtig ist, sondern auch eine umfassende Informationspolitik betrieben werden muss. Da die Gruppe der Jugendlichen ihr demographisches Gewicht und somit auch ihre gesellschaftspolitische Macht verliert, besteht die Gefahr, dass diese Gruppe nicht ausreichend umworben wird. Dies wäre jedoch ein Fehler, da die Jugendlichen von heute die Erwachsenen von morgen sind.

Literatur:

ACKERMANN, T./RADERMACHER, B. (2011): Fahrgast 2.0 - Information und Innovation. – In: ÖPNV aktuell Spezial, Heft 2/2011, S. 6–9.

ILEK BROHLTAL-VORDEREIFEL (2011): Die Entwicklungsfelder: http://www.ilek-brohltal-vordereifel.de/index.php?option=com_content&view=article&id=6&Itemid=8 (Zugriff: 03.10.11).

MINISTERIUM FÜR INFRASTRUKTUR UND LANDWIRTSCHAFT DES LANDES BRANDENBURG (2012): Jugend Mobil. http://jugend-mobil.net/wp-content/uploads/2012/03/Schlafsack_freigestellt.png (Zugriff: 10.06.2012)