

jung & mobil in NRW einmischende Jugendpolitik für einen jugendgerechten ÖPNV

Junge Menschen wollen und müssen mobil sein. Ihr Sozialraum, in dem Bildung, Ausbildung, Freizeit und Ehrenamt stattfinden, geht oft weit über das eigene Wohnquartier hinaus. Besonders in ländlichen Räumen werden mehr und mehr Schulen zusammengefasst und viele Konsumangebote und Treffpunkte zentralisiert. Junge Menschen sind dabei in besonderer Weise auf einen guten ÖPNV angewiesen, da sie oft kein Auto besitzen (dürfen).

Aktuelle Studien bestätigen, dass sich das Mobilitätsverhalten junger Menschen verändert hat. Nicht zuletzt das veränderte Umwelt- und Nachhaltigkeitsbewusstsein lässt das Auto als Verkehrsmittel unattraktiver werden. Junge Menschen verlassen sich stärker auf den ÖPNV oder das eigene Fahrrad und die Führerscheinquote sinkt.¹ Der Mobilitätsanspruch bezieht sich heute stärker auf ein gut ausgebautes und barrierefreies öffentliches Verkehrsnetz, das von allen jungen Menschen in städtischen und ländlichen Räumen unkompliziert genutzt werden kann. Auch die Infrastruktur des Radwegenetzwerks in NRW gewinnt zunehmend an Bedeutung.

Zu den Vorstellungen und Bedürfnissen junger Menschen kommt hinzu, dass nicht nur in Zeiten hoher Jugendarbeitslosigkeit in Europa auch immer mehr Erwartungen an junge Menschen gestellt werden. Die Agentur für Arbeit hält 90 Minuten Wegzeit zur Arbeit für zumutbar, also drei Stunden am Tag. Es wird erwartet, dass junge Menschen sich auch außerhalb ihres Wohnortes einen Ausbildungs- und Arbeitsplatz suchen. Gegen einen Umzug sprechen oft hohe Mietkosten, die besonders für junge Menschen in Ausbildung schwer zu bewältigen sind, ebenso wie das Bedürfnis vieler Menschen in der Nähe von Freund/innen, Familie und Bekanntenkreis zu bleiben. Ein Wegzug widerspricht den vielfachen Bedürfnissen der Betroffenen und gefährdet regionale Kulturräume.

¹ Infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft /Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt, Institut für Verkehrsforschung 2008: Mobilität in Deutschland, Kurzbericht, S. 3.

Insbesondere Vereine und Verbände sind als tragende Säulen von regionalem Sozialleben hiervon betroffen. Dies alles macht deutlich, wie wichtig der ÖPNV für junge Menschen ist.

In NRW gibt es neun Verkehrsverbünde mit jeweils eigenen Regelungen und Tarifen. Die meisten Studierenden können, wenn ihr Studierendenverbund einen solchen Vertrag abgeschlossen hat, mit einem Semesterticket durch NRW fahren (exkl. Züge des Fernverkehrs der DB). Dies wird sowohl von den Studierenden selbst² als auch durch die Wissenschaft positiv ausgewertet:

„An Hochschulstandorten, die über Semesterticketmodelle verfügen, überwiegen seither die positiven Wirkungen für alle Beteiligten: Die Studierenden sparen im Vergleich zu früheren Ausbildungstarifen Geld und bewältigen ihre Mobilität auf eine umwelt- und sozialverträglichere Weise. Hochschulen, Hochschulstädte und die Allgemeinheit profitieren von verringerten Verkehrsbelastungen (Autoverkehr, Umweltbelastungen, Parkplatzmangel, Flächeninanspruchnahme, Unfallgefahr) und verbesserten ÖPNV-Anbindungen. Die Verkehrsunternehmen können über einen längeren Zeitraum mit gesicherten und kalkulierbaren Einnahmen rechnen. Außerdem leisten Semestertickets einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssozialisation hin zu einer nachhaltigkeitsorientierten Mobilitätskultur“.³

Die Situation hat sich damit für viele junge Menschen verbessert, auch wenn diese gute Situation nicht auf ewig abgesichert ist, wie die Auseinandersetzungen der Verfassten Studierendenschaften mit dem VRR in 2014 zeigen. Diese Verbesserung erfasst allerdings noch lange nicht alle jungen Menschen.

Im Rahmen der vom Landesjugendring NRW durchgeführten Initiative „umdenken – jungdenken! Frische Ideen für NRW“ haben junge Menschen immer wieder Mobilität als wichtiges Thema benannt. Der „Jugendkongress 2014 – jungdenken jetzt!“ hat dazu sowohl ein „Ehrenamtsticket“ als auch „bezahlbare Tickets für Jugendliche, auch in Ausbildung und Freiwilligendiensten“ und „NRW-Monatstickets für Schüler und Schülerinnen sowie Auszubildende, die nicht mehr als 50 € kosten“ gefordert.⁴ In Zeiten, in denen junge Menschen über immer weniger zeitliche Freiräume verfügen, ist aber nicht nur die Bezahlbarkeit des ÖPNV sondern auch die Taktung und Anbindung wesentlich. Dementsprechend hat der Jugendkongress auch den Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs gefordert.⁵ Wenn sich das Engagement junger Menschen immer mehr in

2 80% würden die Schulnoten „gut“ bis „sehr gut“ vergeben, vgl. : Miriam Müller: Das NRW-Ticket. Akzeptanz, Wirkung und Nutzen dargestellt am Fallbeispiel der Universität Bielefeld, Wuppertal 2011.

3 Prof. Oscar Reutter, Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH, in: Miriam Müller: Das NRW-Ticket, Wuppertal 2011.

4 Landesjugendring NRW: „Jungdenken jetzt! Dokumentation der jugendpolitischen Initiative des Landesjugendrings NRW und des Jugendkongresses 2014“, S. 29 und S. 34f.

5 Ebd., S. 29.

den Nachmittags- und Abendbereich verschiebt,⁶ muss sichergestellt sein, dass junge Menschen auch Treffen außerhalb ihres eigenen Sozialraumes so wahrnehmen können, dass sie gut und schnell wieder nach Hause kommen. Insbesondere in ländlichen Räumen in NRW ist dies nicht gegeben.

Damit eine ausgebaute Infrastruktur des ÖPNV für alle Jugendlichen zugänglich ist, fordern Jugendliche insbesondere den Abbau von baulichen Barrieren, wie Treppen und Stufen, defekte Aufzüge oder fehlende Orientierungssysteme an Bahnhöfen in Regionalzügen und Straßenbahnen.⁷

Diese Forderungen wurden bei der Nachfolgeveranstaltung „jungdenken ...reloaded“ intensiv weiterbearbeitet und mit Mitgliedern des zuständigen Landtagsausschusses besprochen. Hier stellten die Jugendlichen detailliertere Vorstellungen zur Qualität von Haltestellen, Taktung und Gestaltung vor.

Die Vollversammlung des Landesjugendrings NRW stellt fest:

1. Jugendliche möchten nicht jeden Tag in überfüllten Schulbussen sitzen bzw. stehen. Wer bereits gestresst und entnervt in der Schule ankommt, kann nicht gut lernen. Da der Bedarf anhand der Schüler/innenzahlen bekannt ist oder leicht ermittelt werden kann, müssen entsprechende Fahrzeuge und Personal eingesetzt werden.
2. Jugendliche wollen in ihrer verkürzten Freizeit nicht „stundenlang“ auf den Bus warten müssen, um sich mit Freund/innen zu treffen bzw. mit ihnen auszugehen.
3. Jugendliche wollen nicht bereits um 20 Uhr den letzten Bus nehmen müssen.
4. Jugendliche wollen keine Abhängigkeit vom „Taxi Mama“ oder „Taxi Papa“.
5. Jugendliche wollen ihre Zeit flexibel gestalten können, ohne eine Abhängigkeit von außen.
6. Jugendliche wollen sich mit ihrem Schülerticket in ihrem Sozialraum in ihrer Freizeit mobil bewegen.
7. Die unterschiedliche Größe und Struktur von Sozialräumen der Jugendlichen in ländlichen Gebieten muss in besonderer Weise wahrgenommen und berücksichtigt werden.

⁶ Vgl. hierzu: Mirja Lange, Karin Wehmeyer: Jugendarbeit im Takt einer beschleunigten Gesellschaft. Veränderte Bedingungen des Heranwachsens als Herausforderung, Bad Langensalza 2014.

⁷ Vgl. die Ergebnisse „jungdenken ...reloaded“ auf www.umdenken-jungdenken.de.

Die Vollversammlung beauftragt den Landesjugendring NRW mit folgenden Schritten:

Der Landesjugendring NRW wird sich im Sinne einer einmischenden Jugendpolitik zusammen mit interessierten Jugendverbänden für einen jugendgerechten ÖPNV einsetzen. Hierzu werden Gespräche mit Verwaltung und Politik angestrebt. Dabei setzt sich der Landesjugendring NRW ein für:

- eine ehrenamtsfreundliche und jugendgerechte Anbindung auch in ländlichen Räumen.
- landesweit gültige, kostengünstige Tickets auch für junge Menschen, die nicht studieren.
- *günstige* Semestertickets für Studierende.
- wirksame Beteiligung von jungen Menschen an der Verkehrsplanung.
- eine nachhaltige und umweltverträgliche Verkehrsentwicklung.
- den Abbau von Barrieren in Bahnhöfen und Zügen.
- die Schließung der Lücke zwischen individuellem und öffentlichem Personennahverkehr durch alternative Konzepte wie Car Sharing und Ähnlichem.