

Jugend im Nahverkehr:

Kunden von heute sind Kunden von morgen?

Von Dieter Walter



Fotos: Engel

➤ Seit Jahren ist es überall dasselbe: An den Nahtstellen des öffentlichen Personennahverkehrs, also auf Bahnhöfen und vor allem auf Busbahnhöfen drängen sich Tag für Tag, morgens und mittags, Hunderte von Jugendlichen, manchmal gar mehr als tausend junge Menschen auf einmal. Der öffentliche Personennahverkehr scheint sich bei diesem Kundenkreis größter Beliebtheit zu erfreuen. Ein Erfolg? – Zumindest eine Chance.

■ Die eher unfreiwilligen Fahrgäste

Um mehr über die Erfahrungen von Jugendlichen mit dem öffentlichen Nahverkehr und die daraus resultierenden Einstellungen herauszufinden, hat die Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen im Verband Region Stuttgart im Frühjahr 1999 eine Studie in Auftrag gegeben. Es wurde unter anderem verglichen,

wie intensiv Jugendliche im Ballungsraum Stuttgart und in angrenzenden Landkreisen den öffentlichen Personennahverkehr nutzen und wie ihre Einstellung dazu ist. Mittels standardisierter Fragebögen wurden 314 Schüler an zwei Gymnasien und zwei Realschulen befragt, zusätzlich in vier Klassen in Interviews Wertungen und Motive erfragt sowie den beteiligten Verkehrsbetrieben entsprechende Fragenkataloge vorgelegt.

Das Ergebnis kann sich auf den ersten Blick sehen lassen: Im Schnitt 45 Prozent der Jugendlichen gaben an, „meistens“ mit Bahn und Bus zur Schule zu kommen. Dieser hohe Anteil ist nicht verwunderlich, da ein großer Teil der Schüler und Schülerinnen noch keinen Führerschein besitzt und die Wege zur Schule oder zu den Freizeiteinrichtungen oft zu lang sind, um zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt zu werden. Es handelt sich also zu einem großen Teil um „Zwangskunden“, die zudem überwiegend angaben, so bald wie möglich den Führerschein machen zu wollen (82 Prozent der Befragten in den jeweiligen

KUNDEN

Nahverkehr



10. Klassen). Schüler über 18 Jahren hatten ihren Führerschein fast ausnahmslos.

Beim Vergleich zwischen städtischem Ballungsraum und dem Umland fällt ein gravierender Unterschied im Nutzungsgrad des öffentlichen Nahverkehrs auf. An einem Stuttgarter Gymnasium gaben 73 Prozent der Befragten an, „meistens“ mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Schule zu kommen, in Plochingen ergab eine vergleichbare Gruppe nur 31 Prozent. Das liegt nur zum Teil an örtlichen Gegebenheiten (steile Hänge in Stuttgart, die das Radfahren erschweren), sondern in erster Linie an der unterschiedlichen Verkehrsanbindung der jeweiligen Ortsteile und umliegenden Gemeinden. Vergleichszahlen von Fahrten in der Freizeit bestätigen dies.

Als Vorteile des Fahrens mit Bahn oder Bus wurden in erster Linie Umweltfreundlichkeit, stressfreie Zeit, keine Parkplatzsuche, keine Staus sowie Kontaktmöglichkeiten genannt. Als Vorteile des Autos standen überall Flexibilität und Unabhängigkeit an erster Stelle, gefolgt von Bequemlichkeit, Schnelligkeit, Spaß. „Gute Verbindungen“ wurden als positives Argument für den öffentlichen Nahverkehr nur von den städtischen Schülern genannt.

Gerade die Flexibilität ist also eine Anforderung, die (nicht nur) Jugendliche an den öffentlichen Personennahverkehr stellen. Dort, wo es bessere, schnellere und häufigere Verbindungen gibt, ist die Akzeptanz deutlich höher. Schlechtes Angebot, hohe Kosten, Überfüllung sowie Verspätungen und geringer Komfort fördern hingegen eher den Wunsch, so bald wie möglich auf das Auto umzusteigen. Hier zeigen sich die unterschiedlichsten Herausforderungen für die Verkehrsunternehmen und die Politik, Bus und Bahn für junge Menschen, die mehr als ein Viertel ihrer Kundschaft ausmachen, attraktiver zu gestalten, denn positive wie negative Erfahrungen werden in das Erwachsenenalter mit hinübergenommen und bestimmen somit das künftige Mobilitätsverhalten.

■ Möglichkeiten und Chancen

In einer Anhörung in der Geschäftsstelle des Verbands Region Stuttgart, auf der diese Untersuchung vorgestellt wurde, kamen zahlreiche Verbesserungsvorschläge von Schülern, Vertretern der Verkehrsbetriebe und Politikern zur Sprache. Dazu gehörten nicht nur Wünsche bezüglich der Angebote und Preise (attraktive Zeitkartenangebote, stärkere Verkehrsangebote in Schwachlastzeiten, Verbesserung der Schnelligkeit durch Busspuren und kürzere Umsteigezeiten, spezielle Rabatte), sondern auch zahlreiche Forderungen und Vorschläge in Hinblick auf die Sicherheit, besonders an den



Wochenenden und in den Abendstunden. Der Überfüllung der Schulbusse könnte durch Entzerrung der Schulanfangszeiten Einhalt geboten werden – das würde auch die oft als „unwirsch“ kritisierten und „überfordert“ geschilderten Fahrer entlasten. Für diese wünscht die Studie unter anderem eine bessere Schulung. Zudem könnten Buslotsen dazu beitragen, kritische Situationen zu entschärfen.

Zahlreiche Vorschläge zur Verbesserung des Angebots lassen sich aus der Studie ableiten. Ein Beispiel ist das große Kommunikationsbedürfnis von Jugendlichen, in der Untersuchung wurde die „Kontaktmöglichkeit“ als positives Argument für den öffentlichen Nahverkehr genannt. Das zeigt sich unter anderem darin, dass Schüler den jeweiligen Bus „stürmen“, um mit ihren Freunden die „Vierersitze“ oder die „Plätze mit Tisch“ zu ergattern. Wem dies gelungen ist, bezeichnet die jeweilige Bus- oder Bahnfahrt als „toll“, als ein Erlebnis. Ein wichtiges Argumente für Bus und Bahn ist für sie, dass man sich unterwegs mit Freunden unterhalten kann.

Nun wird die Erfüllung aller Kundenwünsche nicht immer möglich sein, da meist mit beträchtlichen Ausgaben verbunden. Hier aber ist die Politik gefragt, die eher daran gewöhnt ist, dass Investitionen sich erst langfristig auszahlen. Wer den öffentlichen Nahverkehr heute für Jugendliche attraktiv macht, gewinnt sie nicht nur als Kunden von morgen, sondern zugleich als Multiplikatoren und als künftige Anhänger einer vernünftigen Verkehrs- und Umweltpolitik.

■ Mobilitätserziehung statt Verkehrsunterricht

Mit gutem Marketing lässt sich viel erreichen, aber nicht alles. Trotz verstärkter Kosten und Mühen in dieser Richtung wächst die Übermacht des Autos, wie die Untersuchung „Mobilität im Verkehrsverbund Rhein-Sieg“ bereits 1998 feststellte. Diese Marktforschungsanalyse zeigte auf, dass zwar jeder Vierte nahezu täglich einmal Fahrgast in Bus oder Bahn ist, aber trotzdem die Tendenz zum individuellen Pkw-Verkehr weiterhin ansteigt und dieser unumstritten den Spitzenplatz bei der Wahl der Verkehrsmittel einnimmt.

Ein Umdenken ist also vonnöten. Das aber wird nicht durch Appelle an die Vernunft von Erwachsenen entstehen. Ihr Mobilitätsverhalten verläuft bereits durch Erfahrungen und Gewohnheiten in festen Strukturen. Das Umdenken hat in jungen Jahren zu beginnen und gelingt dort, wo gute Erfahrungen mit dem öffentlichen Nahverkehr Verhaltensstrukturen fürs ganze Leben beeinflussen.

Bereits die Stuttgarter Studie spricht auf dieses Thema an und schlägt vor, Schulen und Lehrkräfte gezielt als Multiplikatoren anzusprechen und zu informieren, Projekttage an Schulen zu nutzen, gezielt mit Vertretern des ÖPNV an Schulen zu werben und so weiter ... Diese Vorschläge sind ein wichtiges und richtiges Resultat, aber nicht weitgehend genug.

Die heutige Verkehrserziehung, die darauf bedacht ist, Kinder und Jugendliche vor den Gefahren des Straßenverkehrs zu sichern, zeigt damit zugleich die Macht des „Stärkeren“ auf, die es anzuerkennen und vor der es sich zu hüten gilt. Mit dem Erfolg, dass junge Menschen so bald wie möglich danach streben, auf die Seite der „Stärkeren“ zu gehören, also selbst Auto zu fahren. Was den Nahverkehr betrifft, so beschränkt sich die Verkehrserziehung häufig auf Ordnungsaspekte: richtiges Verhalten in Bussen und Bahnen, Bekämpfung von Rängeleien und Vandalismus. Ganz selten taucht einmal der Hinweis auf die ökologischen Vorteile des öffentlichen Nahverkehrs auf, in der Regel bleibt das dem persönlichen Engagement der jeweiligen Lehrkraft überlassen.

Was wir brauchen, ist eine gesicherte Mobilitäts-erziehung von Anfang an, in welcher der motorisierte Individualverkehr zwar einen sinnvollen Platz behalten könnte, der öffentliche Verkehr aber den Raum erhält, der ihm zukommt. Durch richtigen Umgang

von Anfang an, durch Erfahrung, durch „Learning by doing“ bis hin zur Willensbildung bei Entscheidungen kann man die Kunden von morgen auf Dauer enger an den öffentlichen Nahverkehr binden.

Der Möglichkeiten gibt es viele: von praktischen Ausflugs-Erfahrungen für die ganz Kleinen, Lesen und Interpretieren von Fahrplänen und Ausarbeiten von Touren, Betriebsbesichtigungen und Praktika für die Größeren, „Fahrplanmathematik“, Betriebswirtschaft, Ökologie usw. für Engagierte und schließlich den „Verkehrsobmann“ an den Schulen, entweder nach dem Muster eines Vertrauenslehrers oder (und!) als Vertreter der Schülerschaft. Die Schüler dürfen sich nicht länger als (Zwangs-) Konsumenten des Nahverkehrs fühlen. Sie müssen ihn zu ihrer Sache machen können.

Jugendliche und öffentlicher Nahverkehr in der Region Stuttgart, Erfahrungen, Einstellungen und Empfehlungen, Schlussbericht Juli 1999, im Auftrag von Bündnis 90 / Die Grünen. Fraktion im Verband Region Stuttgart, Kronenstraße 25, 70174 Stuttgart, Preis 10 DM einschl. Porto.

Mobilität im VRS, 12 Seiten A 4, Köln 1998, kostenlos, Verkehrsverbund Rhein-Sieg, Barbarossa-platz 1, 50674 Köln



Die Schulbus-Perspektive ist kein Werbeträger.



Bei der Bahn gibt es Platz auf dem Bahnsteig und im Fahrzeug.

Spielerischer Umgang mit einem ernstem Thema

1. Mobilitätserziehung: Beispiel Mülheim/Ruhr

Wie Mobilitätserziehung funktionieren kann, zeigt ein Beispiel aus Mülheim an der Ruhr. Ein Konzept, das in Kooperation mit dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und Lehrern einer Gesamtschule entwickelt wurde, sieht ein Unterrichtsspiel vor, das sich stark an das Gesellschaftsspiel „Scotland Yard“ anlehnt. Eine Gruppe von Schülern soll einen angeblichen „Spion“ aufspüren, der im öffentlichen Nahverkehr unterwegs ist. Auf spannende Weise lernen hier Schülerinnen den Umgang mit Bussen und Bahnen und gewinnen Handlungskompetenz zu deren Nutzung. Sie erhalten dabei nicht nur Sicherheit im Umgang mit dem öffentlichen Nahverkehr, lernen Liniennetz, Fahrpläne und Stadtpläne lesen, finden sich in ihrem Gebiet leichter zurecht und lernen das Nahverkehrs-Angebot in ihrem Gebiet kennen, sondern machen auch neue Erfahrungen im sozialen Lernen: Sie müssen kooperieren, gemeinsame Entscheidungen treffen und Regeln einhalten (nämlich die des öffentlichen Nahverkehrs). Dieses Spiel, das in den Sachkundeunterricht eingebunden werden oder an Projekttagen durchgeführt werden kann, macht den Schülern Spaß, und die Nutzung von Bussen und Bahnen wird zu einem Erlebnis, das ein nachhaltig positives Bild hinterlässt. Nicht zuletzt deshalb erfreut es sich großer Beliebtheit und hat schon zahlreiche Nachahmer gefunden, unter anderem in Duisburg, Düsseldorf und Hannover. Selbst im ländlichen Raum (Lippe) waren Schülerdetektive auf diese Weise unterwegs. Eine brauchbare Anregung für Pädagogen und Nahverkehrsunternehmen, auf ähnliche Weise Kreativität zu entwickeln!

2. Freie Fahrt für Schüler

In Nordrhein-Westfalen können alle Schülerinnen und Schüler eine Netzkarte erhalten, wenn sich die Schulträger für das neue Angebot entscheiden. Der Landtag hat am 10. Dezember 1999 mit einem entsprechenden Antrag von Bündnis 90 / Die Grünen und der SPD die

Voraussetzungen dafür geschaffen, dass die Schulträger ihren Schülern ein Ticket anbieten können, das dem Semesterticket der Studenten und dem Jobticket der Arbeitnehmer entspricht.

Die neuen Schülertickets sind ab dem Schuljahr 2000/2001 erhältlich. Bis dahin sollen auch alle neun Verkehrsverbände durchgehende Fahrscheine für Bahnen und Busse anbieten, bis hin in den ländlichen Raum. Nordrhein-Westfalen ist damit – nach Hessen – das zweite Flächenland, das im Nahverkehr nur noch Verbundfahrscheine bereit hält.

Peter Eichenseher, verkehrspolitischer Sprecher von Bündnis 90 / Die Grünen begründete die erfolgreiche Initiative damit, dass durch das Schülerticket für alle ein sozialeres und gerechteres Mobilitätsangebot geschaffen werden solle. Die Schülerinnen und Schüler werden damit den Studenten und Arbeitnehmern gleich gestellt, die bereits ähnlich günstige Tickets erhalten.

Das Schülerticket wird bereits in einigen Pilotversuchen erprobt. Analog zum Job- oder Firmenticket erwerben die Schulträger das preisgünstige Ticket (derzeit DM 14,50 pro Monat) für alle Schülerinnen und Schüler. Die Abnahme ist dann freiwillig, wobei der Erfolg von einer hohen Beteiligung abhängt. 16 Schulen im Verkehrsverbund Rhein-Sieg beteiligten sich an dem Modellversuch.

Nicht mehr Fahrgäste dritter Klasse

Mit der Fahrkarte, die der Schulträger bezahlt, sind die Schüler oft nur Fahrgäste dritter Klasse. In der Regel versuchen die Schulträger zu sparen, indem Schülerfahrkarten nur für bestimmte Strecken ausgestellt werden und am Wochenende sowie während der Ferien nicht gültig sind. Auch in Nordrhein-Westfalen wurde vorgeschlagen, die Schülerfahrkarten nach 18 Uhr nicht mehr anzuerkennen. Manche Verkehrsverbände bieten daher schon preiswerte Ergänzungskarten an, die die Schülerkarte zur unbegrenzt gültigen Netzkarte erweitern.

Als ungerecht wird die kostenlose Schülerbeförderung vor allem von jenen Eltern empfunden, die ihren Kindern zuliebe eine Wohnung oder ein Haus zu hohen Kosten im Einzugs-





Donautal-Konzept: Bahn und Bus als erfolgreiche Einheit

bereich der Schulen genommen haben, während andere durch ihren Wegzug aufs Land Geld an den Wohnkosten sparen können und dafür noch mit Gratis-Fahrkarten für ihre Kinder belohnt werden.

Die Initiative in Nordrhein-Westfalen räumt mit dieser sozialen Ungerechtigkeit auf und verbessert zugleich die Einnahmesituation der Verkehrsunternehmen, die dadurch in den Stand gesetzt werden, bessere Angebote zu machen.

3. Klassen-Ausflug zum Pauschalpreis

Der Landkreis Tuttlingen bietet Schülern und Lehrern Klassen-Ausflüge zum Pauschalpreis. Für pauschal 60 DM kann eine ganze Schulklasse alle Busse und Züge des Donautal-Modells und des Nachfolgeprojektes „Baar-Konzept“ einen ganzen Tag lang benutzen. Dabei erschließt sich den Klassen das wildromantische Donautal mit einer Linienlänge von insgesamt 210 Kilometer (Bus und Zug).

Bereits 1992 hatte der Landkreis Tuttlingen diese Klassen-Tickets zum Preis von 50 DM eingeführt. Nach verhaltenem Anfang mit ca. 200 Schülern gingen im Jahre 1994 schon rund 1.600 Schüler mit dem Klassen-Ticket auf Ausflugsreise. 1998 nutzten es mehr als 4.000 Schüler, 1999 waren es rund 5.000. Für das Jahr 2000 wird mit weiter steigender Akzeptanz gerechnet.

Der Landkreis Tuttlingen bietet dabei nicht nur ein einfaches und günstiges Ticket. Die abgestimmten Fahrpläne ermöglichen es auch, von Schulstandorten, die nicht direkt an der Donautalbahn liegen, die

interessanten Ziele schnell zu erreichen. Das ist möglich, weil der Landkreis Tuttlingen bereits 1985 damit begonnen hatte, das gewachsene Busnetz neu zu strukturieren und mit der Schiene zu verknüpfen. Da die Deutsche Bundesbahn nicht in der Lage war, den Nahverkehr im Donautal wieder aufzunehmen, wurde die Hohenzollerische Landesbahn beauftragt und das lange, bevor das Wort „Regionalisierung“ erfunden wurde.

Kein Verwaltungs-Stress mehr

Das Klassen-Ticket dürfte bundesweit einmalig sein. Auch dort, wo es schon Verkehrsverbünde gibt, haben sich die Verkehrsunternehmen vorbehalten, Gruppenfahrten nach einem eigenen Unternehmenstarif abzurechnen. Trotz abgestimmter Anschlüsse von Bussen und Bahnen müssen Lehrer mit allen Unternehmen einzeln verhandeln, Anträge ausfüllen und Schüler vor der Abfahrt einzeln durchzählen. Nur gut informierte Lehrer finden heraus, dass sie mehrere Tagestickets für Kleingruppen nutzen können. Aber um alles richtig zu machen, braucht man schon ein höheres „Fahrgast-Examen“. Wen wundert es, dass die Lehrer dann lieber einen Reisebus zum Pauschalpreis bestellen?

Damit ist es im Kreis Tuttlingen nun vorbei – zur Freude der Schüler. Ein nachahmenswertes Vorbild.

(re)

KUNDEN

Nahverkehr