

# Mobilitätsbedarfe von Jugendlichen und jungen Erwachsenen – „Lange Wege zur unabhängigen Mobilität“

Mag. Susanne Wolf-Eberl (Research & Data Competence OG)

AK Niederösterreich – Bezirksstelle Wiener Neustadt  
22. Oktober 2014

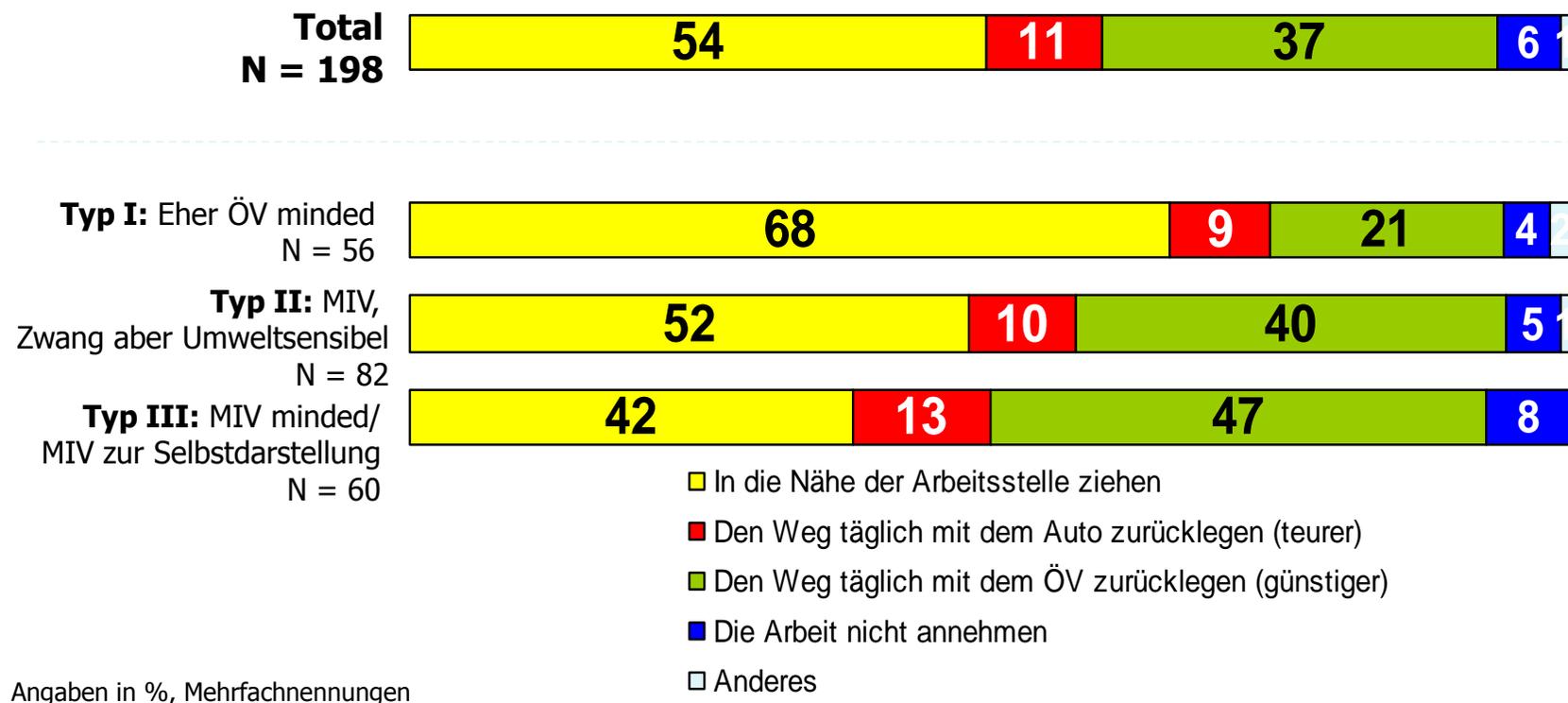
- „Die Jugend“ sind sehr **heterogene Gruppen**  
in Bezug auf die Mobilität ist **der „Bildungsstand/soziale Schicht“** ein wichtiges Unterscheidungsmerkmal
- Lehrlinge und StudentInnen haben **andere „Wertigkeit“** von Mobilität
- Im ländlichen Raum ist **Individualmobilität ein Schlüssel** zu Unabhängigkeit, Freiraum, Selbstbestimmtheit und Gemeinschaftsaktivität
- **Negative Erfahrungen mit dem ÖV** werden unterschiedlich „aufgelöst“  
Bus wird negativer bewertet als die Bahn (2010/2013)
- **Motorisierte Begleitdienste** (Elterntaxi) stärken den MIV



# Auszug aus dem FFG-Projekt „Jugleist“

## Bindung an den Wohnort

**Fragestellung:** Angenommen, du findest in 5 bis 10 Jahren einen tollen Job, der aber 100 km von deinem Wohnort entfernt ist. Was glaubst du würdest du tun?



# Erkenntnisse aus „diversen RDC Jugendstudien“ (FFG Studien Jugleist, Jugment, Talente Regional Projekte)

- Rauman eignung passiert in „konzentrischen Kreisen“, die sich mit zunehmendem Alter ausweiten oder werden als „Insellösungen“ wahrgenommen
  - Rauman eignung ist unterschiedlich nach Alter, Geschlecht und sozialer Schicht
- Mobilität verknüpft Aktionsorte des Alltagslebens
  - Wohnsitz und Verfügbarkeit von Mobilitätsmöglichkeiten entscheiden über Aktivitätslevel
  - Arbeitszeiten (speziell: Beginnzeiten)
  - v.a. Heimfahrt ist „Freizeitverlust“
- Im ländlichen Raum ist ÖV, aktive Mobilität und Begleitmobilität bis zum Führerschein entscheidend
- Bei vielfältigen (Freizeit)aktivitäten ist Mobilität Mittel zum Zweck
  - Gibt es wenig „Hauptaktivitäten“ steht „Cruising mit eigenem Fahrzeug“ oft im Mittelpunkt, MIV (Fahrzeugbesitz) ist bei niedrigen Bildungsschichten oft Hauptsache
- Es gibt verschiedene Mobilitätstypen



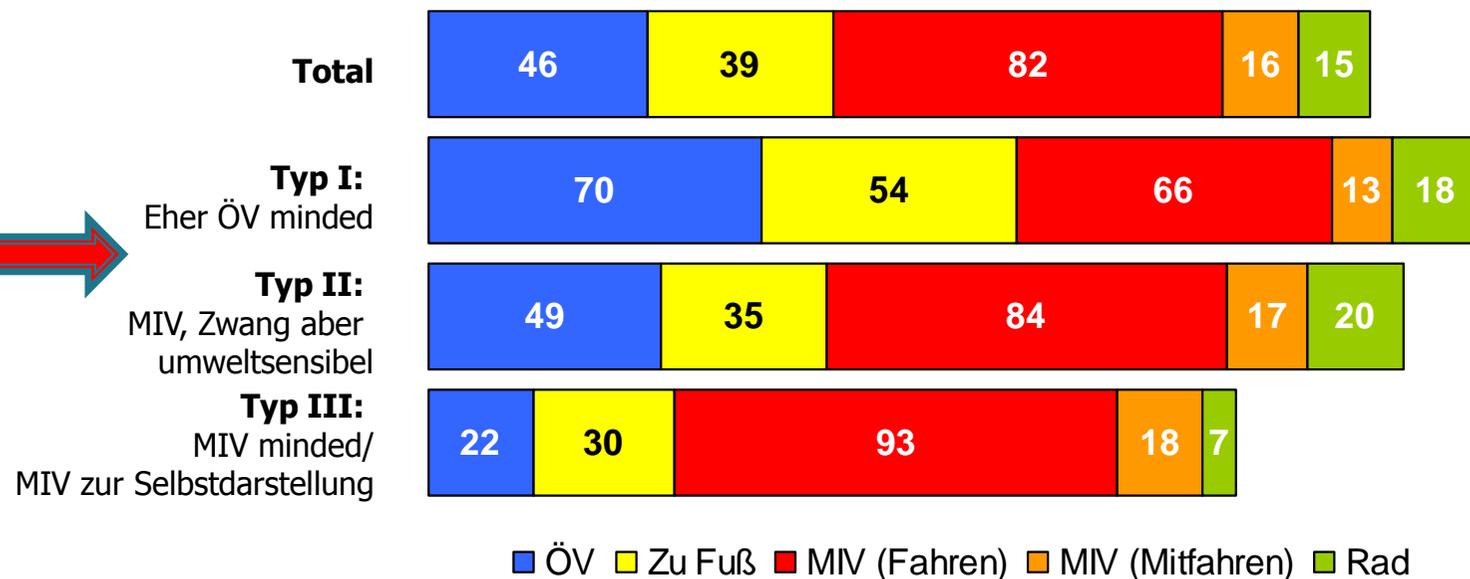
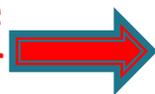
# Auszug aus dem FFG-Projekt „Jugleist“

Fortbewegung in 5 Jahren (ausgehend von 2010)

## Freizeitfortbewegungsart zukünftig

### Freizeitfortbewegungsart – in 5 Jahren

„offen“ für die Vielfalt der Optionen



■ ÖV ■ Zu Fuß ■ MIV (Fahren) ■ MIV (Mitfahren) ■ Rad

Mehrfachnennungen, N=198

# Erkenntnisse aus „diversen RDC Jugendstudien“

Gemäß Jugleist-Studie (vgl. Jugleist, 2010) sind **Jugendliche Mobilitätsbedürfnisse:**

- Stark vom Umfeld und räumlichen Strukturen geprägt.
- Elternhaus, Schulsituation und Peergroup formen das erste Verständnis von Mobilität, als Distanzüberbrückung.
- Die funktionale Dimension (= notwendige räumliche Fortbewegung von A nach B) begründet bei Jugendlichen die erste Loslösung vom Elternhaus.
- **Frühe Selbständigkeit fördert die positive Einstellung zum öffentlichen Verkehr. Jugendliche, die sich zeitig im öffentlichen Raum zurechtfinden müssen, nehmen diesen auch positiver wahr.**

Behütete Jugendliche schreckt der öffentliche Verkehr eher ab, sie streben nach motorisierten Lösungen.

Notwendigkeit: **Kinder und Jugendliche so zeitig wie möglich mit dem ÖV vertraut zu machen.**

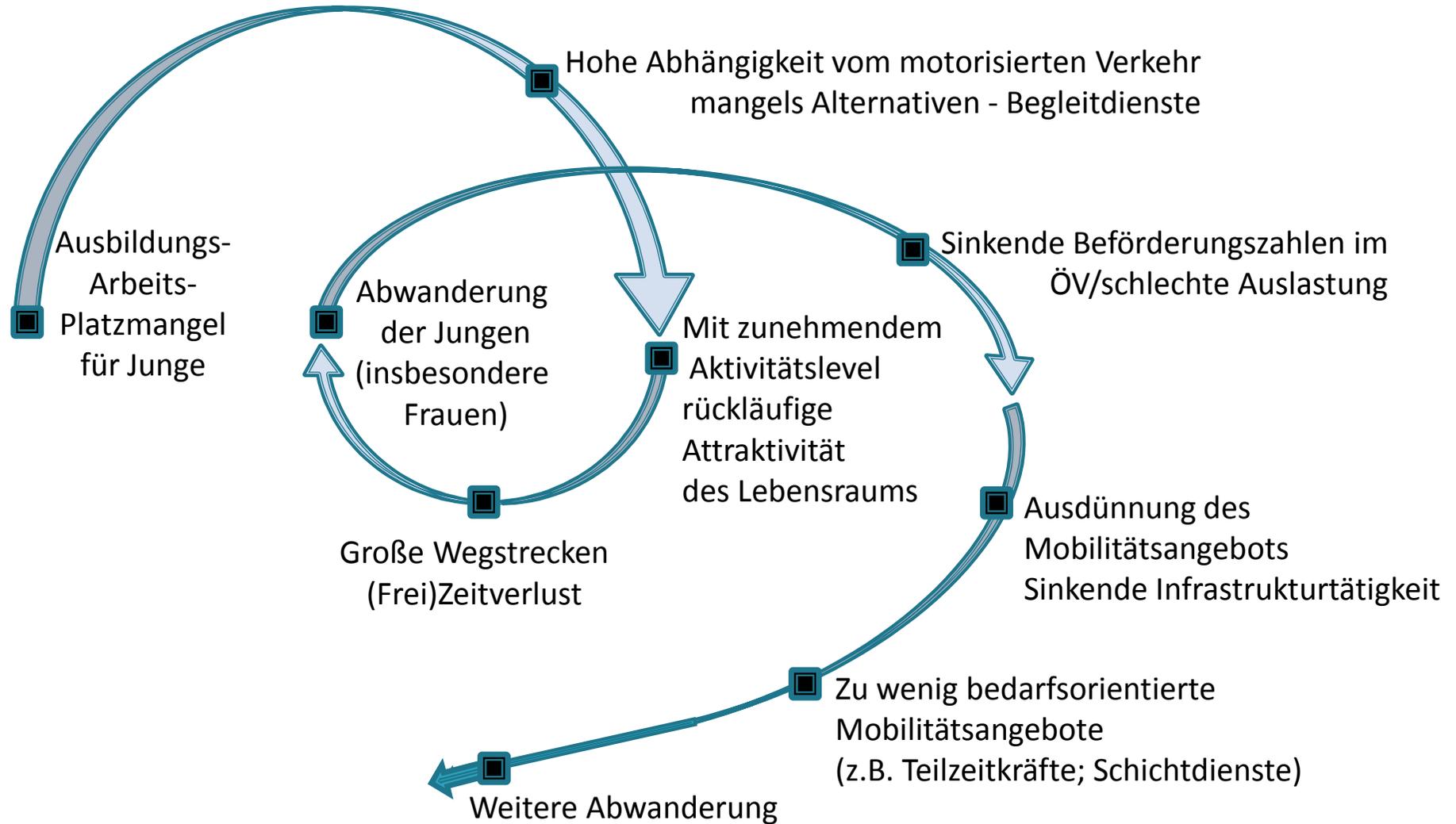


Vertrauen setzt **oftmalige Nutzung** voraus und mehr **Verständnis seitens der Betreiber.**



# Mobilitätslösungen im ländlichen Raum

## Negativspirale strukturschwacher Gebiete



**Aktive Mobilität:** zu Fuß, Rad, Pedelec, Scooter, Skateboard, Inlineskates  
Ab 15/17Jahren Führerschein A+B

**Passive Beförderung:** (kein flächendeckendes ÖV Angebot möglich – also  
Bedarfsorientierte Lösungen)

- ✓ Gemeinschaftlich durch Begleitsdienste („Elterntaxi; privat“)
- ✓ Multimodaler Mix: Rad, Sammeltaxi, Rufbus, Linienbus, Bahn ...
- ✓ Taxigutscheine (Zusammenschluss von Gemeinden - Jugendtaxi) –
- ✓ Zubringersysteme (zur Bahn – Stetteldorf)

Das Dilemma der peripheren Lagen für die Jugend:

- ✓ zu wenig Jugendperspektiven, „Seniorenörfer“
- ✓ keine Anonymität
- ✓ Weiterführende **Ausbildungen in Städten/Jobs** – hohe Lebensqualität
- ✓ Mangelnde Rentabilität im ÖV führt zu weiterer **Ausdünnung des Angebotes**

### Gegenstrategien



- Aufbau lokaler Nahverkehrssysteme und umweltfreundlicher Mobilitätslösungen (wird finanziell gefördert)
- **Gemeinschaftliche Mobilitätslösungen**
- **Mobilitäts Hubs bei Aktivitätszentren**
- Schnittstelle Tourismus = **Belebung**

# Mobilitätslösungen im ländlichen Raum

## Mobilitätsanforderungen - Bedürfnisse verschiedener Zielgruppen

Kinder/Jugend

Wegezwecke:  
Schul/Ausbildungswege;  
**Freizeit; Ausgehen/Nachtfahrten**

teils regelmäßig;  
**teils spontan**  
**Wochenende**

Personen mit  
Betreuungspflichten

Schul/Ausbildungswege = **Begleitwege**  
Versorgungswege/Einkauf verknüpfen mit  
Arbeitswege (Teilzeit arbeitende) - **Arbeitszeiten**

teils regelmäßig;  
teils spontan

Pendler

Arbeitswege; **Zubringerwege** zum ÖV,  
Umstiegspunkte, Last mile; verknüpfen mit Einkauf;  
Kindergärten, Tageszentren etc.

Größtenteils planbar  
regelmäßig

Neue Anforderungen an (Raum)planungskonzepte;  
HUBS= Knotenpunkte

## Perspektive der jungen NutzerInnen

Information

Guter Überblick

Zeitliche Verfügbarkeit

Wartezeiten

Bequemlichkeit

Kosten

Unabhängig und spontan unterwegs sein

Mix an Möglichkeiten (neue Technologien)

Spaß haben, Freizeitaktivitäten; Reisen

Teilen statt besitzen (mitfahren, Sharing etc.)

Wann und wo ist  
die  
**Aufmerksamkeit  
für neue  
Lösungen  
gegeben?  
Lebensumbrüche**

Mix an  
Angeboten

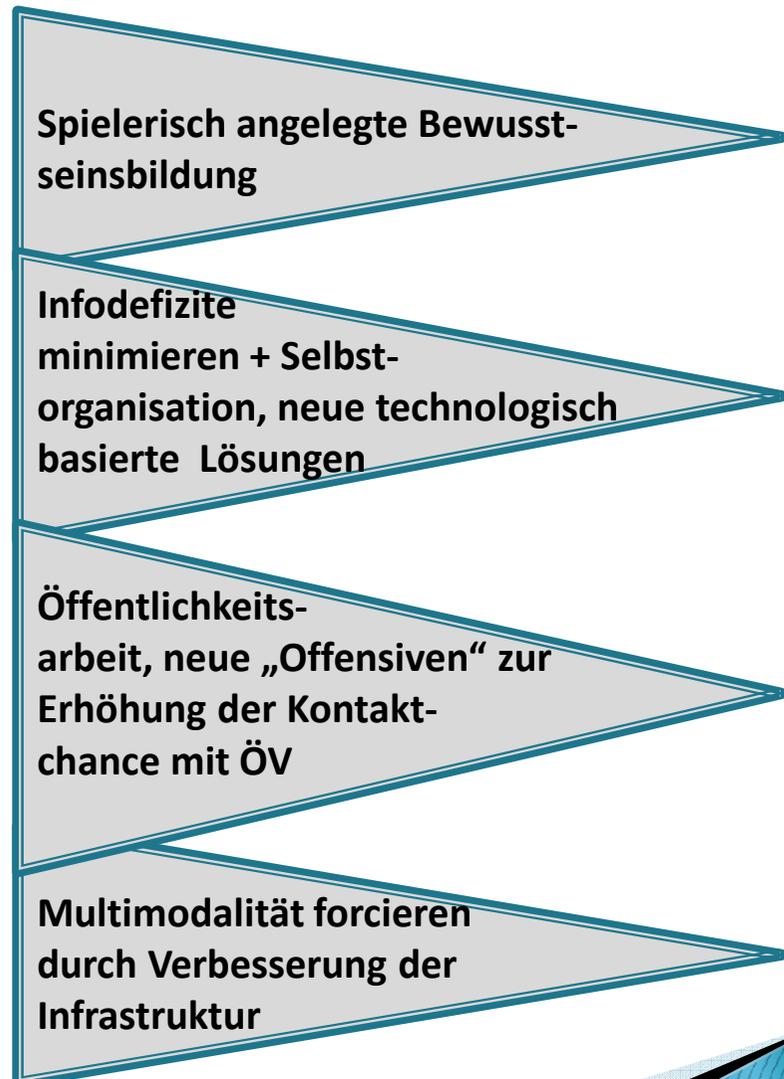
# „Die Mobilitätsangebote entsprechen (noch) nicht den Anforderungen der Zielgruppen“ (\*)

(\*) These aus „Jugend unterwegs“ (2011)

## Anforderungen von Kindern/ Jugendlichen:



## Neue Ansätze:



## Research & Data Competence

Mag. Susanne Wolf-Eberl  
Wiedner Hauptstraße 39  
1040 Wien

T +43 1 89 00 019

E-Mail: [office@wolf-eberl-seisser.at](mailto:office@wolf-eberl-seisser.at)

Homepage: [www.wolf-eberl-seisser.at](http://www.wolf-eberl-seisser.at)