

HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN



Jung und umweltfreundlich mobil



HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Jung und umweltfreundlich mobil

HERAUSGEBER

Allianz pro Schiene e.V.
Reinhardtstraße 31
10117 Berlin

T +49.30. 24 62 599-0
F +49.30. 24 62 599-29
M info@allianz-pro-schiene.de
W www.allianz-pro-schiene.de

V. I. S. D. P.

Dirk Flege, Geschäftsführer
Allianz pro Schiene e.V.

REDAKTION

Dr. Birgit Biedemann, Ulrike Hunscha,
Maria Flamm, Allianz pro Schiene e. V.

GESTALTUNG

Annika Hübner Design
www.annikahuebner.de

STAND

November 2021

BILDNACHWEISE

Titel / S. 8: iStock / Sasha_Suzi
S. 4: iStock / SbytovaMN
S. 6: iStock / FamVeld
S. 13: iStock / Alexandar Nakic
S. 17: iStock / skyNext
S. 21: iStock / dusanpetkovic
S. 23: unsplash.com / [jp_valery](https://www.jp_valery.com/)

FÖRDERHINWEIS

Das Projekt wird durch das Umweltbundesamt und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz gefördert.



Gefördert durch:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit
und Verbraucherschutz

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Inhalt

Einleitung → S. 5

Bestandsaufnahme → S. 6

Das Mobilitätsverhalten von
Kindern und Jugendlichen

Handlungsfelder

Handlungsfeld 1 –  **Mobilitätsbildung** → S. 8

Handlungsfeld 2 –  **Partizipation** → S. 13

Handlungsfeld 3 –  **Ticketing / Digitalisierung** → S. 17

Ausblick → S. 21

Quellen → S. 22



Einleitung

Kinder sind unsere Zukunft und gleichzeitig diejenigen, die die Verkehrswende tragen müssen, um das Klima in den nächsten Jahrzehnten zu schützen. Dafür müssen sie auf allen täglichen Wegen nachhaltig und umweltfreundlich mobil sein.

Derzeit erleben Kinder und Jugendliche aller Altersklassen das Auto als vorherrschendes Verkehrsmittel. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) dominiert mit über der Hälfte des Verkehrsaufkommens und etwa drei Vierteln der Verkehrsleistung die Personenmobilität in Deutschland¹. Die negativen Folgen für Umwelt, Klima und Gesundheit werden täglich spürbarer.

Aus diesem Grund ist es höchste Zeit, eine langfristige Trendwende bei der Verkehrsmittelwahl mit Priorisierung des Umweltverbunds einzuläuten, die von den heutigen Minderjährigen in Zukunft gelebt wird. Eltern und Lehrende sind dafür verantwortlich, ihnen das Wissen und die Instrumente an die Hand zu geben, die sie dazu befähigen. Gleichzeitig ist es Aufgabe der Verkehrsträger des Umweltverbunds, ihr Angebotsspektrum auf die Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen abzustimmen, um sie bundesweit für die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu begeistern und dadurch eine nachhaltige Bindung aufzubauen.

Um zu identifizieren, welche Weichen die Träger des Öffentlichen Verkehrs dafür stellen müssen, hat die Allianz pro Schiene das Projekt *Jung und umweltfreundlich mobil* initiiert, das vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) und dem Umweltbundesamt von 2019 bis 2021 gefördert worden ist. Im Austausch mit Verkehrsunternehmen und -verbänden, Aufgabenträgern, Vertretenden von Jugendorganisationen, zivilgesellschaftlichen Interessenverbänden sowie mit Vertretenden der Verkehrspolitik, hat der Verband in diesem Vorhaben bereits umgesetzte Best Cases recherchiert, analysiert und diskutiert.

Die vorliegenden Handlungsempfehlungen sind das Ergebnis dieses Diskurses. Sie richten sich primär an Verkehrsunternehmen und -verbände, aber auch an Aufgabenträger, Bildungsinstitutionen und verkehrspolitische Akteure. Sie zeigen, wie die Verkehrsträger des Umweltverbunds in Kooperation mit Bildungsinstitutionen und Kommunen die Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen gezielt in ihr Angebotsspektrum integrieren können. Die Vorstellung verschiedener erfolgreicher Umsetzungsbeispiele für unterschiedliche Altersgruppen dient dabei als ergänzender Wegweiser zur Orientierung.

¹ infas, DLR, IVT und infas 360 (2019): Mobilität in Deutschland. Zeitreihenbericht 2002 – 2008 – 2017. (im Auftrag des BMVI)

Das Mobilitätsverhalten von Kindern und Jugendlichen

Mobilitätsverhalten ist stark habitualisiert. In Kindes- und Jugendjahren erlernte Mobilitätsmuster verstetigen sich tendenziell im Erwachsenenalter. Gleichzeitig lernen junge Menschen vor allem durch Nachahmen. Wird ihnen durch Eltern und Gesamtgesellschaft eine autoorientierte Verkehrsbeteiligung vorgelebt, während die Verkehrsplanung passend dazu eine autoorientierte Verkehrsumwelt prägt, so werden sich junge Menschen auch im Erwachsenenalter eher autoorientiert verhalten.

Das Auto ist bei Kindern und Jugendlichen aller Altersklassen das meistgenutzte Verkehrsmittel (s. Abb. 1). Es gibt jedoch erkennbare altersspezifische Unterschiede:

Das **Mobilitätsverhalten von Kindern** wird stark von außen beeinflusst und in hohem Maße durch das Verhalten der Eltern bestimmt. Faktoren wie Autoverfügbarkeit, Mobilitätserziehung und das Maß der Bereitschaft von Eltern, das eigene Kind am Verkehrsgeschehen teilnehmen zu lassen, determinieren die kindliche Mobilität und führen letztlich dazu, dass Kinder in diesem Alter etwa die Hälfte ihrer Wege im Auto zurücklegen. Mobilitätsbildung in diesem Alter hat daher im besten Fall immer zwei Zielgruppen: Kinder und Eltern.

Das **Mobilitätsverhalten von Jugendlichen** ist deutlich multimodaler. Mit Erreichen des Teenageralters werden entstehende Freiräume in der Mobilität verstärkt genutzt. Jugendliche können als „Zweckmobilisten“ charakterisiert werden.² Für sie ist die multimodale Verkehrsmittelnutzung normal und sie lassen sich bei der Nutzung durch Mobilitäts-Apps unterstützen. Ihre Einstellung gegenüber den verschiedenen Mobilitätsoptionen ist eher nüchtern, die Verkehrsmittelwahl erfolgt pragmatisch. Große Erhebungen wie die Studien „Mobilität in Deutschland“ (2018) oder „Wie ticken Jugendliche“ (2017) zeigen auch: Jugendliche wissen den Öffentlichen Verkehr zu schätzen. Er bietet nicht nur Flexibilität, Zuverlässigkeit und Schnelligkeit; er ermöglicht es auch Freunde wiederzutreffen und neue Kontakte zu knüpfen, Zeit für sich zu haben oder die Umgebung kennenzulernen. Umweltvorteile des ÖV als Nutzungskriterium hingegen spielen für Jugendliche kaum eine Rolle – auch mangels Alternativen: die Autonutzung als Selbstfahrer ist erst für 18-Jährige möglich und führt dann zu einer sprunghaften Verschiebung des Modal Split in Richtung MIV³ (s. Abb. 1). Hier wird deutlich, dass bei der Thematisierung von Mobilität in Schulen und Bildungseinrichtungen der Umwelt- und Nachhaltigkeitsaspekt in den Vordergrund rücken sollte, um den Modal Split in dieser Altersgruppe und vor allem zukünftig in Richtung Umweltverbund auszubauen.

² Sinus-Studie 2016: Wie ticken Kinder und Jugendliche? S. 262

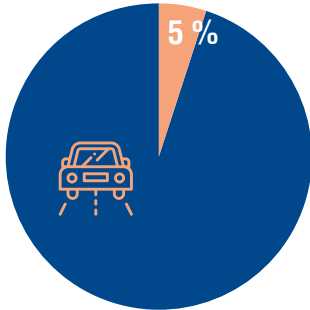
³ MIV: Motorisierter Individualverkehr



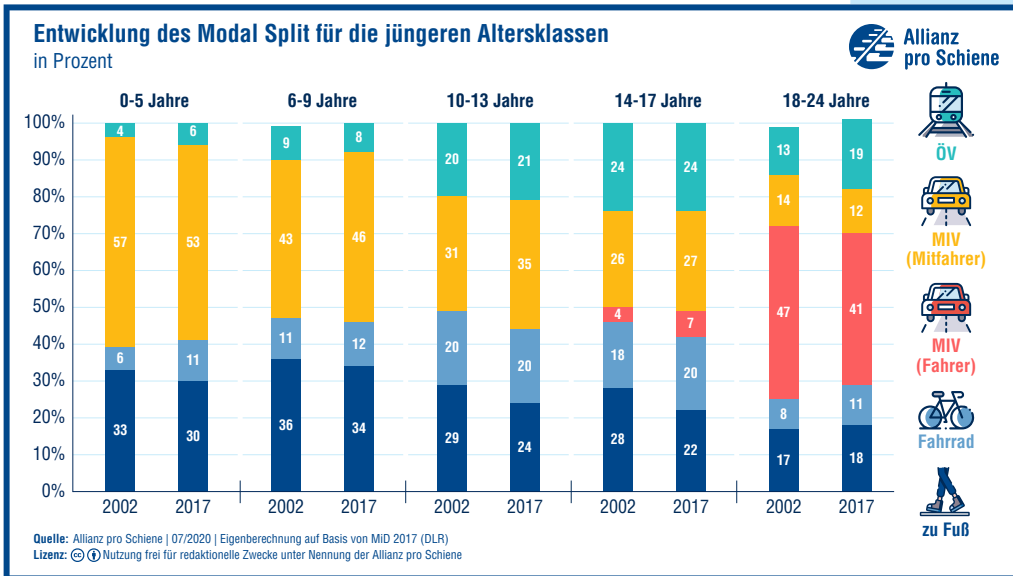
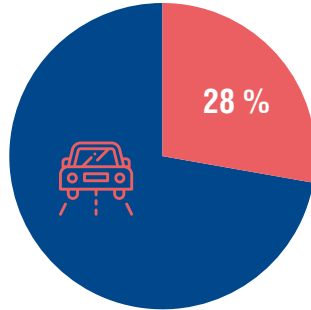
FACTSHEET

Anteil der Grundschüler (6- bis 10-Jährige), die mit dem Auto zur Schule gebracht werden:

→ 1972



→ 2017



Handlungsfelder

Die vorliegenden drei Handlungsfelder **Mobilitätsbildung**, **Partizipation** von Kindern und Jugendlichen bei der (Angebots-)Gestaltung von Mobilität sowie Bereitstellung spezifischer Angebote im Bereich **Ticketing und Digitalisierung** wurden im Rahmen von drei Workshops im Austausch mit Verkehrsunternehmen und -verbänden, Aufgabenträgern, Vertretenden von Jugendorganisationen,

zivilgesellschaftlichen Interessenverbänden sowie mit Vertretenden der Verkehrspolitik identifiziert. Die im Folgenden vorgestellten Beispiele in den einzelnen Handlungsfeldern sind eine Auswahl der projektimmanenten Recherche. Alle im Projekt identifizierten Beispiele sind auf der [Webseite des Projekts](#) abrufbar.

Handlungsfeld 1 – Mobilitätsbildung

Durch Mobilitätsbildung sollen Kinder und Jugendliche lernen, sich im Verkehrsgeschehen zu bewegen. Viele Bundesländer in Deutschland haben daher das Thema Verkehrserziehung in ihren Bildungsplänen verankert – allen voran für die Grundschulen und mit Einschränkungen für die weiterführenden Schulen. Häufig beschränkt sich die Wissensvermittlung jedoch auf den Aspekt der Straßenverkehrserziehung und den Schwerpunkt Sicherheit im Straßenverkehr. Die Nutzung, die Vorteile und das Potenzial des öffentlichen Verkehrs spielen in der Mobilitätsbildung häufig, wenn überhaupt, nur eine untergeordnete Rolle.⁴

Mobilitätsbildung soll Kinder und Jugendliche außerdem in die Lage versetzen, selbstbestimmte Entscheidungen in Bezug auf ihre Mobilität zu treffen und die Folgen für sich und ihre Umwelt zu

bedenken. Dabei geht es also nicht nur um die Erweiterung von eigenen Möglichkeitsräumen, sondern immer auch um die Konsequenzen der eigenen Mobilität.⁵

Eine umfassende Mobilitätsbildung geht dementsprechend über den wichtigen Punkt der Verkehrs(sicherheits)erziehung hinaus: Sie orientiert sich nach der Empfehlung der Kultusministerkonferenz⁶ „am Leitbild der nachhaltigen Entwicklung, die ökologische Belastbarkeit der Erde nicht zu überfordern, den Klimaschutz zu verstärken und negative Auswirkungen des Verkehrs auf das Leben der Menschen zu reduzieren“.

Die nachfolgenden Beispiele zeigen, wie eine gelungene Mobilitätsbildung aussehen kann.

⁴ Vgl. Schwedes, Oliver et al. (2021)

⁵ Schwedes, Oliver et al. (2021), S. 35

⁶ Beschluss der Kultusministerkonferenz vom 07.07.1972 i. d. F. vom 10.05.2012



BEISPIEL 1 „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“

Seit 2007 sind Schulklassen und Kindergartengruppen – meist in der letzten Septemberwoche – dazu aufgerufen, eine oder mehrere Mitmachaktionen durchzuführen, die verdeutlichen, dass zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Roller in die Schule zu kommen Spaß macht. Auch Lehrkräfte und Eltern sind aufgefordert sich zu beteiligen und das Auto stehen zu lassen.

Mit ihrer Aktionswoche „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“ wollen der Ökologische Verkehrsclub VCD und das Deutsche Kinderhilfswerk ein Umdenken erreichen, von dem alle profitieren: weniger Verkehrslärm, Stau und Abgase, eine höhere Verkehrssicherheit durch ein geringeres Verkehrsaufkommen, gesündere, ausgeglichene und selbständigere Kinder. Konkrete Projektideen können Lehrkräfte auf der Homepage der Aktionswoche finden. So haben in der Vergangenheit Grundschulen Laufpatenschaften eingeführt, Spendenaktionen für jeden gelaufenen Kilometer organisiert oder einen Parcours aufgebaut, an dessen Stationen Kinder spielerisch an die Themen Verkehrssicherheit, Bewegung und Nachhaltigkeit herangeführt wurden. Auch die Partizipation von Eltern ist erwünscht und wird eingefordert. Hier gilt es Aufklärung über die Konsequenzen des Unmündighaltens und der Verweigerung verkehrstechnischer Lernprozesse zu leisten.

FAKTEN-ÜBERBLICK „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“

Angebot: deutschlandweite Mitmachaktionen und kreative Projekte an Kindergärten und Schulen, Bereitstellung von Lehrmaterialien

Organisation: Ökologischer Verkehrsclub VCD e.V. / Deutsches Kinderhilfswerk e.V.

Zeitraum: seit 2007

Ziel: Befähigung zur eigenständigen Mobilität, Erhöhung der Verkehrssicherheit

Zielgruppe: Kindergarten- und Grundschulklassen, Lehrer, Eltern

Geltungsbereich: bundesweit

Webseite: www.zu-fuss-zur-schule.de

BEISPIEL 2 „Startklar – Fit für Bus und Bahn“

Ziel des Projektes ist es, Schülerinnen und Schüler gezielt und altersgerecht an Themen einer umweltfreundlichen und sicheren Mobilität in der Stadt heranzuführen. Dazu lernen die Kinder nicht nur mit den Fahrplänen des öffentlichen Verkehrs umzugehen, sondern setzen sich aktiv mit der Verkehrsgestaltung ihres eigenen Stadtviertels auseinander.

Zu Beginn des Projekts lernen die Kinder, Fahrpläne zu lesen und Fahrten eigenständig zu planen. Durch die selbständige Planung ihres Verkehrsverhaltens erlernen die Schülerinnen und Schüler, selbstbestimmt Mobilitätsentscheidungen zu treffen und deren Konsequenzen zu reflektieren.

Im zweiten Schritt nehmen die Kinder ihr eigenes Stadtviertel unter die Lupe und untersuchen, wie umwelt- und kindgerecht ihre Umgebung geplant wurde. Wie viel Platz haben die Fußgängerinnen und Radfahrer? Wie unterschiedlich laut ist es eigentlich an einer Straßenkreuzung? Die Auseinandersetzung mit ihrer Verkehrsumwelt soll Schülerinnen und Schüler dazu anregen, gemeinsam zu überlegen, wie man die aktuelle Situation verbessern könnte.

Außerdem erfahren die Kinder, wie sie sich am Bahnsteig sicher verhalten und beschäftigen sich zur Vertiefung erneut mit den Fahrplänen. In Begleitung der Lehrkraft oder eines Elternteils lösen sie in kleinen Gruppen Aufgaben und wenden das Gelernte bei einer Rallye mit Bus, Tram und U-Bahn in der Praxis an.

„Startklar - Fit für Bus & Bahn“ ist ein Projekt des Vereins Greencity e.V., der sich seit über 30 Jahren für ein grünes, lebenswertes und zukunftsfähiges München einsetzt. Gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürger setzt der Verein pro Jahr über 150 Umweltprojekte um.

FAKTEN-ÜBERBLICK „Startklar – Fit für Bus und Bahn“

Angebot: dreitägiges Projekt, bei dem Schülerinnen und Schüler in München fit für die öffentlichen Verkehrsmittel gemacht werden

Organisation: Greencity e.V.

Ziel: Befähigung zur eigenständigen Mobilität, Entwicklung eines umweltverträglichen Verkehrsverhaltens

Zielgruppe: 3.-5. Klasse

Geltungsbereich: München

Webseite: www.greencity.de

BEISPIEL 3 „KlimaConsult“

Der Hamburger Verkehrsverbund (HVV) ist Mobilitätsdienstleister in der Metropolregion Hamburg. Das Angebot des HVV für Kinder und Jugendliche umfasst neben den Verkehrsleistungen auch Bildungsangebote mit dem Ziel, junge Menschen für die nachhaltige Mobilität zu gewinnen.

Im Rahmen des Projekts KlimaConsult wird innerhalb der teilnehmenden Klasse zunächst über den Zusammenhang von Klimawandel und Verkehr informiert und erarbeitet, warum zukunftsfähige Mobilität ein so wichtiges Thema ist. Anschließend entwickeln die Schülerinnen und Schüler ein Szenario für einen klimafreundlichen Schulverkehr. Abschluss des Projekts ist ein durch die teilnehmende Klasse gestalteter Aktionstag in der Schule, der über die Themen Klimawandel und Mobilität informiert und/oder Mitmach-Angebote bieten kann.

Neben der Berechnung von CO₂-Werten lernen die Jugendlichen auch, wie man Kampagnen, Konzepte und die zugehörige Öffentlichkeitsarbeit gestaltet und sind bei der Organisation des Aktionstags gefordert.

FAKTEN-ÜBERBLICK „KlimaConsult“

Angebot: Entwicklung eines Szenarios für einen klimafreundlichen Schulverkehr und Gestaltung eines entsprechenden Aktionstags an der Schule durch die jeweilige Klasse

Organisation: Hamburger Verkehrsverbund (HVV)

Ziel: Auseinandersetzung mit den Themen Klimawandel und nachhaltiger Verkehr

Zielgruppe: 9. Klasse

Geltungsbereich: Hamburg

Website: <https://www.hvv-schulprojekte.de/klimaconsult/>



HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Die Zukunft der Mobilität wird – nicht nur in den Städten – multi-modal sein. Daher ist es notwendig, Kindern und Jugendlichen schon frühzeitig entsprechende Kompetenzen zu vermitteln. Dazu gehört nicht nur die situationsspezifisch optimale Wahl, sondern auch die kompetente Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel. Die Erfahrungen, die durch die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel entstehen, ermöglichen zudem einen Perspektivwechsel und verhindern die einseitige Wahrnehmung des immer gleichen Verkehrsmittels. Dadurch können sich neue Möglichkeitsräume für das eigene Mobilitätsverhalten sowie Verständnis und Rücksicht für das Mobilitätsverhalten anderer ergeben.

Nur wenn sich Kinder und Jugendliche darüber im Klaren sind, welche Folgen und Konsequenzen ihre Verkehrsmittelwahl mit sich bringt, können sie bewusst eine Entscheidung treffen. Dies umfasst sowohl Umweltfaktoren (z.B. Luft- und Lärmverschmutzung, Klimaschutz) als auch soziale Aspekte (z.B. Gemeinschaftserlebnis, Unfallrisiko bei der Nutzung verschiedener Verkehrsmittel, gesellschaftliche Teilhabe). Die bewusste Betrachtung der eigenen Umgebung/des eigenen Stadtviertels im Hinblick auf die verkehrliche Gestaltung ermöglicht es Kindern und Jugendlichen, das Vorhandene wahrzunehmen und eigene Ideen und Vorstellungen zur Verbesserung zu entwickeln. Idealerweise bekommen sie darüber hinaus aufgezeigt, welche Optionen es zur Umsetzung ihrer Überlegungen gibt (z.B. über Bezirksausschuss oder Jugendparlament).

Zudem ist die Politik gefragt. Mobilitätsbildung bzw. -erziehung ist zwar als Begriff in den Rahmenlehrplänen einiger Bundesländer (z.B. Niedersachsen, NRW, Berlin, Brandenburg) – aber bei weitem nicht aller – verankert. In den Kitas und Grundschulen reduziert sich die Wissensvermittlung jedoch häufig auf die Sicherheitserziehung⁷, wohingegen in den Sekundarstufen eine fehlende feste Verankerung des Themas in vielen Lehrplänen einer umfassenden Mobilitätsbildung entgegensteht⁸. Der oft gehörte Hinweis, dass sich das Thema Mobilität doch als Verknüpfungsthema z.B. zu Klimaschutz oder Nachhaltigkeit in verschiedenen Fächern anbietet, scheint in der Praxis nicht zur entsprechenden Einbindung des Themas „Nachhaltige Mobilität“ zu führen.

Aus diesem Grund sollten die **Kultusministerien der Länder und die Landesinstitute für Schulen als deren nachgeordnete Behörden:**

die Nutzung und Verknüpfung verschiedener Verkehrsarten (inter- und multimodale Verkehre) in die schulischen Lehrpläne mit aufnehmen,

den Fokus „nachhaltige Mobilität“ noch stärker in den Bildungsplänen für den Elementarbereich sowie in den schulischen Rahmenlehrplänen verankern,

die sozialen und ökologischen Konsequenzen der Verkehrsmittelwahl inhaltlich in die Angebote der Mobilitätsbildung integrieren und

Kinder und Jugendliche durch die pädagogische Angebotsstruktur befähigen, eine gestalterische Rolle innerhalb ihres Mobilitätsraumes einnehmen zu können.

Die skizzierte, umfassende Mobilitäts- und Verkehrserziehung ist inhaltlich breit gefächert und betrifft viele Bereiche des gesellschaftlichen Lebens (Verkehr, Klimaschutz, Nachhaltigkeit, Gesundheit, gesellschaftliche Teilhabe, ...). Eine solche Fülle an Themen kann nur schwerlich durch einzelne Institutionen (Schulen, Kitas) gestemmt werden. Die Zusammenarbeit mit externen Partnern – wie sie im Bereich der Verkehrserziehung bereits vielfach existieren (z.B. Polizei, DVR) – erleichtert den Zugriff auf Wissen und entlastet Erziehende und Lehrende.

Deshalb sollten **Bildungseinrichtungen** im Hinblick auf Mobilitätsbildungsangebote mit außerschulischen Partnern wie Verkehrsverbänden, Kommunen oder entsprechenden Vereinen/Initiativen kooperieren.

⁷ Funk et al. (2013), S. 187f

⁸ Spitta (2020), S. 70f.

Im gleichen Zuge sollten externe Anbieter wie **Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Verkehrsverbände**:

das Thema (inter- und multimodale) **Mobilitätsbildung** in ihre Bildungsangebote für Kinder und Jugendliche integrieren

sich an den Themen der Lehrpläne orientieren, um die Einbindung in den regulären Unterricht (jenseits von Projekttagen o.ä.) zu erleichtern

proaktiv auf Schulen und andere Bildungsinstitutionen zugehen, um das Thema **umweltfreundliche Mobilität** direkt bei den Lehrenden zu adressieren.

Kinder sind in ihrem Mobilitätsverhalten in hohem Maße auf ihre Eltern angewiesen und lernen von deren Verhalten.

Um die gewünschten Veränderungen im Sinne eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens zu erreichen, sollten **alle Bildungsanbieter** in ihren Angeboten zu nachhaltiger Mobilität auch Eltern ansprechen, informieren und miteinbeziehen.

Dies kann bei Projekten, Schulfesten oder Veranstaltungen durch ein schuleigenes Programm oder im Rahmen von Angeboten durch Externe (siehe Beispiel 1) geschehen. Ziel ist es immer, die Eltern für die generationsübergreifenden Vorteile der Nutzung des Umweltverbunds zu sensibilisieren.

Handlungsfeld 2 – Partizipation

Kinder und Jugendliche haben nicht nur ein Anrecht auf Schutz und Versorgung. Auch Teilhabe an der Gesellschaft und ihren politischen Prozessen ist eines ihrer Grundrechte.

Die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen bei Themen wie Stadtentwicklung, Verkehrsgestaltung oder Umweltfragen ist daher in einigen Bundesländern in den Gemeindeordnungen verankert. Das verpflichtet die Kommunen dazu, Kinder und Jugendliche bei Planungen und Vorhaben, die ihre Interessen berühren, zu beteiligen. Obwohl formal das Recht auf Beteiligung demnach oftmals gegeben ist, weicht die Realität im Bereich von Beteiligungsmöglichkeiten junger Menschen häufig von diesem Anspruch ab.⁹

Wie wichtig die Beteiligung von jungen Menschen an der Verkehrsgestaltung ist, wird deutlich, wenn man sich in ihre Situation hineinversetzt: Kinder erleben alltägliche Wege mit anderen Augen als Erwachsene – schon alleine aufgrund ihrer Körpergröße. Sie sehen nicht über Autodächer hinweg, Verkehrs- und Hinweisschilder befinden sich außerhalb des Blickfelds. Kinder nehmen Geräusche anders wahr und können Gefahrensituationen noch nicht genau einschätzen. Jugendliche hingegen erleben als multimodalste Teilnehmer des Verkehrsgeschehens Einschränkungen durch z.B. schlechte Taktungen, fehlende Haltestellen oder Anbindungen. Sie verfügen also über wertvolle Erfahrungen zur Verbesserung des Öffentlichen Verkehrs.

Die Gründe, junge Menschen an der Verkehrsgestaltung zu beteiligen, liegen auf der Hand:

- **Die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen an der Verkehrsplanung stellt die Berücksichtigung ihrer Perspektiven und die unterschiedlichen Raumzugänge sicher.**
- **Durch die Partizipation an Entscheidungsprozessen entwickeln junge Menschen nicht nur Entscheidungskompetenzen, sondern auch ein Bewusstsein für die nachhaltige Gestaltung ihres persönlichen Mobilitätsverhaltens.**
- **Nicht zuletzt stärken Partizipationsprozesse die Identifikation der Jugendlichen mit der Gesellschaft und ihrer Verkehrsumwelt. Die Kinder und Jugendlichen erleben sich als wahrgenommene Bürger mit Einflussmöglichkeiten. Gleichzeitig entwickeln sich durch den notwendigen Dialog und Austausch soziale Kompetenzen: ein Gewinn für alle!**

Einige Kommunen, Verkehrsunternehmen und zivilgesellschaftliche Akteure zeigen bereits beispielhaft, wie man den Mobilitätsbedürfnissen junger Menschen Gehör verschaffen und sie in die Verkehrsgestaltung einbinden kann. Von Kampagnen, die Mobilitätsforderungen von Kindern und Jugendlichen öffentliche Sichtbarkeit verschaffen, bis hin zu künstlerischen Aktionen im öffentlichen Nahverkehrsraum – die Möglichkeiten der Partizipation sind kreativ und vielfältig.

9 BMFSFJ (2017): Bericht über die Lebenssituation junger Menschen und die Leistungen der Kinder- und Jugendhilfe in Deutschland. 15. Kinder- und Jugendbericht. S. 12f



BEISPIEL 1 „PaintBus“

Der Hamburger Verkehrsverbund (HVV) veranstaltet im Rahmen seines vielfältigen Angebots für Kinder und Jugendliche auch einen Wettbewerb zur Gestaltung eines Linienbusses. Alle zwei Jahre wird ein neues Motto für den sogenannten PaintBus bekannt gegeben. Schulklassen sind dazu eingeladen passend zum Motto, ein Bus-Design zu entwerfen – dabei sind der Kreativität keine Grenzen gesetzt.

Nach dem Ende des Wettbewerbszeitraums wählt eine Jury aus allen Einsendungen die besten zwei Entwürfe aus. Diese werden dann von den Schülerinnen und Schülern selbst auf die Busse gemalt. Bei der Siegerehrung werden die besten Entwürfe der Schulklassen ausgestellt, die Siegerinnen und Sieger bekommen Urkunden und Sachpreise. Anschließend fahren die bemalten Busse mindestens ein Jahr lang im Linienverkehr durch Hamburg.

Der erste „PaintBus“ wurde bereits 1997 bemalt, um ein Zeichen gegen die Zerstörungen an Bussen und Haltestellen zu setzen („Gestalten statt zerstören“). Seitdem wird alle zwei Jahre ein neuer PaintBus-Wettbewerb ausgeschrieben. Die intensive inhaltliche Auseinandersetzung mit dem jeweiligen Motto (z.B. im Jahr 2020: „About our Future“; 2022: „Wir alle für eine neue Welt“) und die aktive Beteiligung mit sichtbaren Ergebnissen ermöglicht den Kindern und Jugendlichen neue Perspektiven auf und eine verstärkte Identifikation mit dem Thema Öffentlicher Verkehr.

FAKTEN-ÜBERBLICK „PaintBus“

Angebot: Projekt für Hamburger Schulklassen zur kreativen Planung und Gestaltung der Außenflächen von 2 Linienbussen

Organisation: Hamburger Verkehrsverbund (HVV)

Zeitraum: seit 1997 alle zwei Jahre

Ziel: „Gestalten statt zerstören“ und aktive Beteiligung und Auseinandersetzung mit dem Thema Öffentlicher Verkehr

Zielgruppe: 7.-13. Klasse

Geltungsbereich: Metropolregion Hamburg

Webseite: www.hvv-schulprojekte.de/paintbus

BEISPIEL 2 „Kinderfreundliche Kommune“

Unter Einbeziehung von Kindern und Jugendlichen entwickeln Kommunen einen Aktionsplan mit verbindlichen Maßnahmen, für den sie das Siegel „Kinderfreundliche Kommune“ von den Organisatoren des Projekts, dem Deutschen Komitee für UNICEF sowie dem Deutschen Kinderhilfswerk e.V., erhalten.

Die Themenbereiche der Initiative sind breit gefächert. Ein wesentlicher Bestandteil des Programms besteht in der Mitbestimmung von Kindern und Jugendlichen bei der Verkehrsgestaltung. Denn der ÖPNV sowie eine fahrradgerechte Infrastruktur sind Grundvoraussetzungen dafür, dass Kinder und Jugendliche sich in ihrer Kommune eigenständig fortbewegen können. Als Beispiele aus dem Bereich Standortentwicklung und Verkehr seien hier exemplarisch die Kommunen Regensburg und Potsdam genannt.

In Regensburg haben Jugendliche in einem kommunalen Beteiligungsverfahren bewiesen, dass sie einen besonderen Blick für die Verbesserungspotenziale des ÖPNV und eine fahrradgerechte Infrastruktur haben: Aus Sicherheitsbedenken haben sie sowohl die Einführung von altstadtgerechten Bussen als auch einen Nachtbusbetrieb am Wochenende gefordert. Um ihre eigene Mobilität zu verbessern, sollten außerdem vermehrt Fußgängerzonen für Fahrräder geöffnet werden. Nach intensiven Testphasen hat die Stadt Regensburg alle drei Forderungen dauerhaft umgesetzt. Regensburger Bürgerinnen und Bürger allen Alters sind nun mobiler und profitieren somit von der Expertise der Jugendlichen.

In Potsdam gaben ca. 500 junge Bürgerinnen und Bürger zwischen 10 und 23 Jahren ihre Meinungen zur Verbesserung des ÖPNV ab. Dabei ging es beispielsweise um Taktzeiten, Anschlüsse, Haltestellen und die Ausstattung der Verkehrsmittel. Die Ergebnisse wurden an die Stadtverwaltung sowie das zuständige Planungsbüro übergeben und fließen nun in den Nahverkehrsplan ein.

FAKTEN-ÜBERBLICK „Kinderfreundliche Kommune“

Angebot: Unter Einbeziehung von Kindern und Jugendlichen erarbeiten Kommunen einen Aktionsplan mit verbindlichen Maßnahmen für eine kinderfreundliche Stadtentwicklung.

Organisation: Deutsches Komitee für UNICEF/Deutsches Kinderhilfswerk e.V.

Zeitraum: seit 2012

Ziel: Kinderfreundliche Entwicklung von Kommunen und Attraktivitätssteigerung des ÖV durch Einbeziehung von Kindern und Jugendlichen in die Verkehrsplanung und -gestaltung

Zielgruppe: altersübergreifend (Kindergarten- und Grundschulklassen, Schulklassen weiterführender Schulen, Azubis und Studierende)

Geltungsbereich: Bundesweit

Webseite: www.kinderfreundliche-kommunen.de

BEISPIEL „Arbeitsgruppe Clean Mobility“

Generation Climate Europe (GCE) ist ein Bündnis jugendgeführter Netzwerke mit 460 nationalen Mitgliedsorganisationen aus 47 Ländern, das zusammen 20 Millionen junge Europäerinnen und Europäer repräsentiert. Mitglieder des Bündnisses sind beispielsweise European Trade Union Confederation Youth Committee, Erasmus Student Network, European Student's Union, Young European Federalists, International Young Naturefriends, Youth and Environment Europe oder CliMates.

GCE tritt für eine effektive Partizipation ein und fordert und ermöglicht daher regelmäßige, strukturelle und vielfältige Beteiligungsmöglichkeiten für Kindern und Jugendliche. Das Bündnis gestaltet verschiedene Dialogforen und Partizipationsplattformen für junge Europäerinnen und Europäer zum Austausch und zur Diskussion mit EU Institutionen über ambitionierte Klima- und Umweltschutzmaßnahmen (Council Presidency Youth Dialogue seit 2020, European Parliament Youth Dialogue seit 2021).

Dort werden auch die vielfältigen Fragen einer nachhaltigen Mobilität vor dem Hintergrund der Zielvorgabe der Europäischen Kommission für den Verkehr (Verringerung der Emissionen um 90 Prozent bis zum Jahr 2050) eingebracht und diskutiert. Aus GCE-Perspektive sind zur Zielerreichung die Motivation von Kindern und Jugendlichen zur lebenslangen Nutzung des ÖV zentral. GCE setzt sich daher z.B. für die Abkehr von einer individualverkehrsfreundlichen Verkehrspolitik, für attraktive Ticketangebote und Tarife für junge Menschen oder den Ausbau des europaweiten Nachtzug-Angebots ein. Des Weiteren macht sich das Bündnis auf kommunaler Ebene für eine partizipative Stadt- und Verkehrsplanung in Kooperation mit Kinder- und Jugendeinrichtungen stark.

Das Bündnis ermöglicht es mit seiner Arbeit und seinen Angeboten allen interessierten jungen Menschen in Europa aktiv an der Gestaltung der Verkehrspolitik in Europa mitzuwirken und sich zu vernetzen.

FAKTEN ÜBERBLICK „Arbeitsgruppe Clean Mobility“

Angebot: Dialogformate für Jugendliche und junge Erwachsene zu Fragen nachhaltiger Mobilität auf europäischer Ebene

Organisation: Generation Climate Europe (GCE)

Zeitraum: seit 2020

Ziel: effektive Partizipation von Jugendlichen und jungen Erwachsenen zu Fragen nachhaltiger Mobilität

Zielgruppe: Jugendliche und junge Erwachsene

Geltungsbereich: Deutschland und Europa

Webseite: <https://gceurope.org/clean-mobility/>



HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Um Kinder und Jugendliche an der Gestaltung nachhaltiger Mobilität zu beteiligen, sollten die Einstiegshürden für partizipative Arbeit so niedrigschwellig wie möglich sein und von Initiatoren vor Ort unterstützt werden, um eine effektive Partizipation zu gewährleisten.

Darum sollten **Städte und Kommunen**

Strukturen und Schnittstellen im Rahmen ihres (zielgruppenorientierten) Mobilitätsmanagements schaffen, die es Kindern und Jugendlichen ermöglichen, ihre Ideen und Überlegungen für die Mitgestaltung des Verkehrsraums aktiv einzubringen.

vorhandene Strukturen (z.B. Kinder- und Jugendparlamente, Jugendverbände bzw. Jugendringe) bei der Einrichtung von Schnittstellen einbeziehen, um Redundanzen zu vermeiden.

Gleichzeitig sollten **Verkehrsunternehmen und/oder -verbünde sowie Aufgabenträger**

eine zentrale Anlaufstelle für Fragen rund um die Kinder- und Jugendmobilität etablieren, die die Einbindung und einen nachhaltigen Austausch mit Kindern und Jugendlichen fördert, um die Bedürfnisse der Minderjährigen in die Unternehmensangebote und -kultur proaktiv zu integrieren.

Darüber hinaus sollten **alle relevanten Akteurinnen und Akteure** die Finanzierung solcher Partizipationsstrukturen von Anfang an in ihre Planung integrieren und gewährleisten.

Mittlerweile gibt es bundesweit verschiedene Institutionen, die Städte und Kommunen darin unterstützen (z.B. Zukunftsnetz Mobilität NRW¹⁰). Andere knüpfen an vorhandene Schnittstellen an, um im Rahmen bestehender Strukturen eigene Beteiligungsprozesse und Formate zu entwickeln (siehe Beispiel 2 „Kinderfreundliche Kommune“). Den Kommunen wird dadurch die Möglichkeit gegeben, Wünsche und Vorstellungen der Kinder und Jugendlichen einfacher und in stärkerem Maße in ihre (Verkehrs-)Planungen zu integrieren. Zudem können durch die begleitende Etablierung von Netzwerken unter Beteiligung aller relevanten Akteure und Akteurinnen Synergieeffekte gehoben werden.

Für Kinder und Jugendliche selbst liegt der Vorteil von zentralen Schnittstellen in der einfachen, niederschweligen Zugänglichkeit. Durch die klare thematische Zuordnung und eine unkomplizierte Kontaktmöglichkeit wird aktive Beteiligung unbürokratisch möglich. Solche Schnittstellen machen allerdings nur dort Sinn, wo sich für Kinder und Jugendliche Möglichkeiten zu wirklicher Gestaltung und echter Umsetzung von Ideen bieten, also zu effektiver Partizipation. Effektive Partizipation ist nur dann möglich, wenn Minderjährige in einem kinder- und jugendgerechten Format angesprochen und einbezogen werden. Solche Formate sind auf das Alter und (Kommunikations-)Verhalten aber auch inhaltlich auszurichten.

Aus diesem Grund sollten **Kommunen und die Umsetzungsverantwortlichen des Öffentlichen Verkehrs**

keine Vormittagstermine für Diskussionsrunden auswählen (Schulpflicht!),

Beteiligungsformate ins Digitale verlagern (u.a. auf Social-Media-Kanäle)

inhaltliche Beteiligungen auf ein den Kindern und Jugendlichen angemessenes Komplexitätsniveau beschränken.

¹⁰ Siehe <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/wie-wir-arbeiten/handlungsebenen/mm-fuer-zielgruppen>

Handlungsfeld 3 –

Ticketing und Digitalisierung



Die tägliche Teilnahme am Verkehrsgeschehen im Kindes- und Jugendalter erzeugt prägende Lerneffekte für das zukünftige Mobilitätsverhalten. Um die Vorteile des Öffentlichen Verkehrs frühzeitig im Bewusstsein der Minderjährigen zu verankern, muss der Zugang zur Nutzung Öffentlicher Verkehrsmittel so niedrigschwellig wie möglich sein. Daher sind kostenlose oder vergünstigte Ticketangebote für Kinder und Jugendliche eine wichtige Anreizmöglichkeit, um die Vorteile des ÖV zu vermitteln und – im wahrsten Sinne des Wortes – zu erfahren. Kostenlose oder vergünstigte Fahrscheine machen die Nutzung des ÖV auch aus Elternsicht attraktiver. Gleichzeitig wird Kindern und Jugendlichen

die Möglichkeit gegeben, sich eigenständig fortzubewegen und dabei über Anlass, Ort, Zeit und Verkehrsmittel selbst zu entscheiden. Digitale Lösungen und Navigationshilfen z.B. in Form von Apps unterstützen diese eigenständige Fortbewegung noch.

Diese bieten z.B. einen Überblick über die verschiedenen Mobilitätsangebote innerhalb einer Stadt oder Region und die jeweils schnellste, einfachste oder auch kostengünstigste Verbindung. Gerade Jugendliche mit ihrem überdurchschnittlich multimodalen Mobilitätsverhalten profitieren von solchen Angeboten.

BEISPIEL 1 „Schülerticket Hessen“

Mit dem Schülerticket gibt es in Hessen für Schülerinnen, Schüler und Auszubildende eine günstige und bezahlbare Jahreskarte für Bus und Bahn. Für 365 Euro im Jahr können junge Menschen mit dem Ticket Busse, Straßenbahnen, U-Bahnen, S-Bahnen sowie Regionalzüge in ganz Hessen benutzen.

Das Angebot ist kostengünstig und bietet den Kindern und Jugendlichen Unabhängigkeit. Morgens in die Schule, mittags zum Verein oder zu Freunden: mit dem Schülerticket sind Schülerinnen und Schüler rund um die Uhr in ganz Hessen mit Bus und Bahn mobil. Ganz nach dem Motto: Weg vom Elterntaxi – hin zur eigenständigen Mobilität. Umgerechnet kostet das Schülerticket einen Euro am Tag. Damit ist es für die Mehrheit der Schülerinnen und Schüler bzw. Auszubildenden günstiger als aktuelle Tickets im Ausbildungstarif, die bislang im Schnitt zwischen 400 und 500 Euro pro Jahr liegen. Nur in einigen Fällen gibt es aktuell stadt- oder kreisweit geltende Angebote, die günstiger sind als das Schülerticket.

Für alle Nutzerinnen und Nutzer bedeutet das neue Ticket außerdem eine deutliche Angebotsausweitung, da es nicht – wie bislang – in der Regel nur stadt- oder kreisweit, sondern hessenweit gilt. Für alle, deren Wege über Kreisgrenzen hinwegführen, ist die Ersparnis also nochmals größer, da keine Zusatzfahrtscheine mehr gelöst werden müssen.

Die Attraktivität des Angebots zeigt sich in der Steigerung der Verkaufszahlen: Wurden im Schuljahr 2015/16 noch insgesamt 270.000 Jahreskarten verkauft, so sind es derzeit (Stand 2021) bereits 410.000 genutzte Schülertickets. Das zeigt, dass mittlerweile sehr viele junge Menschen in Hessen mit dem Schülerticket Hessen mobil sind. Daran hat auch die Corona-Pandemie nichts geändert. Wer ein Flatrate-Ticket in der Tasche hat, ist damit auch unterwegs und steigt eher mal in Bus und Bahn.

FAKTEN-ÜBERBLICK „Schülerticket Hessen“

Idee: Vergünstigtes Ticketangebot, mit dem Schülerinnen, Schüler und Auszubildende in Hessen für 365 Euro im Jahr mit Bus und Bahn fahren können.

Initiator: Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie Verkehr und Wohnen

Markteinführung: 2017

Ziel: Das Schülerticket soll junge Menschen dabei unterstützen, ihre Mobilität einfacher, nachhaltiger und attraktiver zu gestalten.

Zielgruppe: Schülerinnen, Schüler und Auszubildende

Geltungsbereich: Mit dem Ticket kann man in ganz Hessen sowie in mehreren angrenzenden Gebieten (z.B. Mainz, Eberbach und Warburg) mobil sein.

Weitere Infos: www.schulerticket.hessen.de

BEISPIEL 2 „Grenzüberschreitendes Alpenraum-Ticket AlpTick und Yoalin“

Mit dem Alpenticket (AlpTick) wird eine nachhaltige und umweltfreundliche Art des Reisens in den Alpen gefördert: An sieben Reisetagen innerhalb eines Monats sollen junge Menschen zwischen 15 und 29 Jahren mit dem AlpTick zukünftig alle öffentlichen Verkehrsmittel nutzen können. Das Ticket soll innerhalb des gesamten EUSALP-Raums (EU-Strategy for the Alpine Region), also in 48 Regionen in 7 Ländern, gelten. Für einen Preis von nicht mehr als 144 Euro, also 3 Euro für jede EUSALP-Region, wäre das Ticket für junge Leute erschwinglich. Mit dem AlpTick können junge Menschen dazu befähigt werden, die Vielfalt der Alpen auf eine nachhaltige Art und Weise und zu einem attraktiven Preis kennenzulernen.

Die Idee zum AlpTick stammt vom CIPRA Jugendbeirat (CYC). Sie ist aus der Notwendigkeit heraus entstanden, die Reisegewohnheiten innerhalb der Alpen nachhaltiger zu gestalten, um den globalen Herausforderungen, insbesondere dem Klimawandel, zu begegnen. Mit dem AlpTick möchte der CIPRA Jugendbeirat das grenzüberschreitende Reisen in einer sehr grenzreichen Region erleichtern.

Vorläufer von AlpTick ist das Yoalin-Projekt. Bereits 2018, 2019 und 2021 war der CIPRA Jugendbeirat an der Initiative Youth Alpine Interrail (Yoalin) beteiligt. Das Projekt ermöglichte insgesamt 200 Jugendlichen zwischen 16 und 27 Jahren für 50-80 Euro nachhaltig durch die Alpen zu reisen. Die Rückmeldungen der Reisenden waren überwältigend positiv: Mit ihren Fotos und Geschichten wurden sie zu Botschaftern und Botschafterinnen für nachhaltiges Reisen.

Im Jahr 2018 gewann der CIPRA Jugendbeirat dann mit seiner Idee zum AlpTick den EU-Wettbewerb „Pitch Your Project to the EU!“. Auf diese Weise erhielten die Initiatoren eine Finanzierung von 5.000 Euro für das Projekt, das derzeit (Stand 2021) im Planungsstatus ist. Aktuell werden die Möglichkeiten einer Machbarkeitsstudie zu den Herausforderungen der Umsetzung ausgelotet.

FAKTEN-ÜBERBLICK „Grenzüberschreitendes Alpenraum-Ticket AlpTick und Yoalin“

Idee: Vergünstigtes Ticketangebot, das für sieben Reisetage innerhalb eines Monats für alle öffentlichen Verkehrsmittel in den Alpen gültig ist.

Initiator: CIPRA Jugendbeirat (CYC)

Markteinführung: Yoalin seit 2018, AlpTick nicht vor 2022

Ziel: Das Alpenticket (AlpTick) soll das Reisen in den Alpen für junge Menschen einfacher, nachhaltiger und attraktiver gestalten.

Zielgruppe: junge Menschen zwischen 15 und 29 Jahren

Geltungsbereich: der gesamte EUSALP-Raum (EU-Strategy for the Alpine Region): 48 Regionen in 7 Ländern

Weitere Infos: <https://www.cipra.org/de/cipra/international/projekte/laufend/alptick>

BEISPIEL 3 „VBB jump-App“

Digitale Angebote machen Mobilität flexibel organisierbar. Immer mehr Menschen planen per Smartphone-Anwendung ihre alltäglichen Wege abhängig vom Ziel, der Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln sowie der Wetter- und Verkehrslage. Neben der direkten Vermittlung von Wissen durch Mobilitäts- und Verkehrserziehung an Kindergärten und Schulen, liefert insbesondere das praktische Erfahrung von Mobilität emotionale Mehrwerte und dadurch prägende Lerneffekte. Kindern den öffentlichen Verkehr mittels einer App sicher und spielerisch erlebbar zu machen bedeutet, ihnen Selbständigkeit zu ermöglichen, sie in der zielgerichteten Nutzung digitaler Technologien zu schulen und sie fit zu machen für die multimodalen Mobilitätsformen der Zukunft.

Im Verbundgebiet Berlin-Brandenburg gibt es dafür seit 2018 die Smartphone-Anwendung „VBB jump“. Als sicherer Wegbegleiter für Fahrgäste ab dem schulpflichtigen Alter dient „VBB jump“ als Navigationshilfe bei der eigenständigen Fortbewegung und führt als kindgerechtes Pendant an die spätere Verwendung der „Bus & Bahn“-App heran.

Bei der Entstehung von „VBB jump“ wurde die Zielgruppe von Anfang an miteinbezogen. Qualitative Analysen mit Kindern und deren Eltern, Befragungen an Berliner Schulen und umfangreiche Gebrauchstauglichkeitstests lieferten Erkenntnisse über die präferierten Wege und Fortbewegungsmittel sowie über die Art und Weise der Smartphone-Nutzung der jungen Fahrgäste.

Das Resultat ist eine auf die Bedürfnisse und Fähigkeiten von Kindern im Grundschulalter zwischen 8 und 13 Jahren zugeschnittene App. Dabei ist „VBB jump“ auch für Lese-Anfänger geeignet, da viele Funktionen der betont intuitiven Benutzerführung auf visuellen Informationen basieren. Ein Beispiel dafür ist das „jump board“: Hier können Kinder mit ihren Eltern bis zu acht wichtige Orte wie Schule oder Freizeitverein, aber auch die Wege zu Freunden oder zu Familienmitgliedern als Ziele individuell vordefinieren. Die Routenplanung wird in Echtzeit durch eine ebenfalls bebilderte „Schritt-für-Schritt-Erklärung“ ergänzt.

Textliche Elemente, wie etwa die Auskunft über die Fahrtrichtung, sind in besonders großer Schrift hervorgehoben. Sollte ein Kind Hilfe benötigen, weil es etwa in den falschen Bus gestiegen ist oder es zu Verspätungen kommt, kann es über die Betätigung des gut sichtbaren „Hilfe-Buttons“ individuell hinterlegte Kontakte anrufen oder eine vorformulierte SMS mit Standort und Informationen über die verbleibende Akkulaufzeit des genutzten Gerätes versenden.

Die „VBB jump“-App ermöglicht Kindern so nicht nur eine flexible und einfache Nutzung verschiedener Mobilitätsangebote sowie deren Kombination. Sie schafft auch den sicheren Rahmen für prägende Erfolgserlebnisse und Selbstständigkeit im öffentlichen Verkehr.

FAKTEN-ÜBERBLICK „VBB jump-App“

Angebot: Smartphone-Anwendung für kindgerechte, digitale Fahrplanauskunft und Navigationshilfe

Anbieter: Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB)

Markteinführung: 2018

Ziel: Befähigung zur eigenständigen Mobilität, Erhöhung der Fahrgastsicherheit

Zielgruppe: Kinder (9 bis 13 Jahre), Eltern

Geltungsbereich: Brandenburg, Berlin

Website: www.vbb.de



HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Attraktives Ticketing beschränkt sich nicht nur auf ein günstiges Fahrscheinangebot, das es Kindern und Jugendlichen mit einem begrenzten Budget erleichtert, den Öffentlichen Verkehr zu nutzen und entsprechende Erfahrungen zu sammeln. Solche Angebote gibt es schon heute: in der Regel fahren Kinder bis zum 6. Lebensjahr kostenlos im ÖV und auch im Bereich der Schul- und Ausbildungsverkehre gibt es vergünstigte Angebote.

Ein weiterer Ausbau über das Übliche hinaus scheint dennoch sinnvoll. Das Extrembeispiel der Berliner Verkehrsbetriebe, die seit 2019 allen Berliner Schülerinnen und Schülern ein für sie kostenloses Schülerticket zur Verfügung stellen, zeigt, dass die Zahl der Abonnenten in den Folgejahren erheblich gesteigert werden konnte.¹¹

Attraktive und überregionale Ticket-Angebote haben zudem direkten Einfluss auf das Sozialwesen. So tragen sie durch die Unterstützung Ehrenamtlicher zum gesamtgesellschaftlichen Zusammenhalt bei, da sie die gemeinschaftliche Arbeit und den Austausch der engagierten (zumeist) Jugendlichen über lokale, regionale und teilweise auch nationale Grenzen hinweg erst ermöglichen. Dabei kommt es zwangsläufig zur Überschreitung von Verbundgrenzen. Erweiterte Geltungsbereiche über die Schul- und Ausbildungsverkehr hinaus fördern daher das soziale Miteinander. Insbesondere für Jugendliche bietet sich hier für die verantwortlichen Akteure die Möglichkeit, durch kostengünstige Angebote die Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs zu erhöhen.

Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und -verbände sollten daher

preislich attraktive Angebote für Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene bereitstellen – auch für erweiterte Geltungsbereiche über Schul- und Ausbildungsverkehre hinaus.

den Zugang zum Erwerb eines Tickets z.B. mithilfe einfach handhabbarer, digitaler Buchungsplattformen so unkompliziert wie möglich gestalten.

bei der Angebotsgestaltung die gesellschaftlich relevante Wahrnehmung von ehrenamtlichen bzw. freiwilligen Diensten und Tätigkeiten von Kindern und Jugendlichen mit einbeziehen.

Gestalterische Möglichkeiten hat hier in erster Linie die Länder-ebene. In Abstimmung mit den zuständigen Verkehrsverbänden sind erweiterte Geltungsbereiche möglich und erfolgreich – wie an den gestiegenen Nutzerzahlen des Schülertickets Hessen zu sehen ist.

¹¹ <https://unternehmen.bvg.de/wp-content/uploads/2020/10/BVG-Geschäftsbericht-2019.pdf>
<https://unternehmen.bvg.de/wp-content/uploads/2021/06/BVG-Geschäftsbericht-2020.pdf>

Ausblick

Unser heutiges Mobilitätssystem ist nicht mit den Klima- und Nachhaltigkeitszielen der Bundesregierung vereinbar. Eine Anteilssteigerung des Umweltverbunds und damit auch des Öffentlichen Verkehrs am Modal Split ist notwendig und kann langfristig nur gelingen, wenn bereits Kinder und Jugendliche für diese Verkehrsträger begeistert werden. Bislang war das Thema jedoch in der Politik nur wenig präsent – weder in der Verkehrs- noch in der Familienpolitik. Im aktuellen Koalitionsvertrag der Ampel-Parteien (Stand 24.11.2021) wird eine alltagstaugliche und bezahlbare Mobilität für alle angestrebt – und Kinder und Jugendliche als Zielgruppe benannt. Die entsprechende Umsetzung steht erst noch aus.

Es gibt schon heute gute Konzepte und Angebote im Bereich Mobilitätsbildung, die das Ziel verfolgen, die Attraktivität des ÖV spürbar zu steigern,¹² ebenso wie engagierte (Eisenbahn-) Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünde, Lehrerinnen und Lehrer oder Jugendorganisationen, um nur einige zu nennen. Bisher agieren diese Akteure im Einzelnen, sie sind noch nicht vernetzt. Um diese Bestrebungen zu bündeln und dadurch sektorübergreifende Synergieeffekte zu erzeugen, hat sich die Allianz pro Schiene e.V. zum Ziel gesetzt, ein Netzwerk ins Leben zu rufen, das den Austausch der einzelnen Parteien forciert und Ideen gemeinsam weiterentwickelt. Das Netzwerk soll Maßnahmen definieren und auf den Weg bringen, durch die Kinder, Jugendliche und/oder deren Vertretungen gemeinsam mit Unternehmen der Schienenverkehrsbranche, umweltpolitischen Interessenvertretungen und relevanten Multiplikatoren umweltfreundliche Mobilität gestalten können.

¹² Ein erster Überblick zu verschiedenen Angeboten für unterschiedliche Altersstufen ist unter <https://www.jung-und-umweltfreundlich-mobil.de> zu finden.



Quellen

Agora Verkehrswende (2017): Mit der Verkehrswende die Mobilität von morgen sichern. 12 Thesen zur Verkehrswende (Kurzfassung). <https://www.agora-verkehrswende.de/>

Beschluss der Kultusministerkonferenz vom 07.07.1972 i. d. F. vom 10.05.2012: Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule. https://www.kmk.org/fileadmin/Dateien/veroeffentlichungen_beschluesse/1972/1972_07_07-Mobilitaets-Verkehrserziehung.pdf

BMFSFJ (2017): Bericht über die Lebenssituation junger Menschen und die Leistungen der Kinder- und Jugendhilfe in Deutschland. 15. Kinder- und Jugendbericht. <https://www.bmfsfj.de/resource/blob/115438/d7ed644e1b7fac4f9266191459903c62/15-kinder-und-jugendbericht-bundestagsdrucksache-data.pdf> (letzter Zugriff 25.11.2021)

Nobis, Claudia und Kuhnimhof, Tobias (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. www.mobilitaet-in-deutschland.de (letzter Zugriff 19.11.2021)

Nobis, Claudia; Kuhnimhof, Tobias; Follmer, Robert; Bäumer, Marcus (2019): Mobilität in Deutschland – Zeitreihenbericht 2002 – 2008 – 2017. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. www.mobilitaet-in-deutschland.de (letzter Zugriff 19.11.2021)

Schulte, W. (1978): Straßenverkehrsbeteiligung von Kindern und Jugendlichen. Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft 19, Köln.

Schwedes, Oliver et al. (2021): Von der Verkehrserziehung zur Mobilitätsbildung. IVP-Discussion Paper 2021(2)

Spitta, Philipp (2020): Praxisbuch Mobilitätsbildung. Schneider Verlag Hohengehren. Baltmannsweiler. www.philipp-spitta.de



