

Jung & Mobil

VCD Forderungspapier

Forderungen für eine jugendgerechte Verkehrspolitik

Jugendgerechte Verkehrspolitik

Selbstbestimmte Mobilität ist entscheidend für die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Das gilt besonders für junge Menschen. Die Verkehrspolitik braucht eine Neuorientierung.

Heutige Fehlinvestitionen bei der Infrastruktur werden sie noch lange begleiten. Mangelnder Klimaschutz bedroht ihre Zukunft. Mit dieser Argumentation hat sogar das Bundesverfassungsgericht 2021 mehr Engagement für Klimaschutz - insbesondere im Verkehr - von der Bundesregierung angemahnt. Gleichzeitig sind junge Menschen in demokratischen Gremien unterrepräsentiert. Daher sollten die Perspektiven junger Menschen und ihre Bedürfnisse als aktive und zukunftsorientierte Bevölkerungsgruppe deutlich mehr Beachtung finden.

Damit Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene selbstbestimmt und umweltfreundlich mobil sein können, braucht es attraktive Angebote. Gerade diese Altersgruppe spielt in den öffentlichen Debatten jedoch kaum eine Rolle. Dabei sind sie nicht nur Verkehrsteilnehmer*innen von heute, sondern auch die Planer*innen und Entscheidungsträger*innen von morgen.

Unser Ziel ist eine inklusive, nachhaltige und sichere Mobilitätszukunft für alle jungen Menschen.

In der Altersspanne von 14 bis 30 Jahren steht die Entscheidung für einen Pkw-Führerschein ebenso an wie Ausbildung, Studium und Berufseinstieg. Junge Menschen verfügen zudem über ein vergleichsweise geringes Einkommen. So waren knapp 38% der Studierenden laut Statistischem Bundesamt im Jahr 2021 armutsgefährdet. Junge Menschen sind deshalb besonders auf eine bezahlbare und darüber hinaus sichere und nachhaltige Mobilität angewiesen. Für einige beginnt in ihren Zwanzigern auch bereits die Familienplanung. Es ist wichtig, dass sich hierbei kein Mobilitätsverhalten verfestigt, das teuer ist und der Umwelt schadet. Der ökologische Verkehrsclub VCD legt folgende Forderungen vor, um ein sozial gerechtes, nachhaltiges, sicheres und inklusives Mobilitätssystem für Jugendliche und junge Erwachsene zu schaffen.

Herausforderung ländlicher Raum

Im ländlichen Raum ist das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln oft unzureichend oder zumindest eingeschränkt, was die Abhängigkeit vom privaten Pkw (bzw. dem der Eltern) verstärkt und die Mobilitätskosten für junge Menschen in Ausbildung oder mit geringem Einkommen unverhältnismäßig in die Höhe treibt. Die mangelnde Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr limitiert nicht nur die Teilhabe am beruflichen Leben, sondern kann ohne Zugang zu einem Auto auch soziale Isolation verstärken. Um diesen Herausforderungen zu begegnen, ist eine gezielte Verbesserung und Erweiterung des öffentlichen Verkehrsangebots im ländlichen Raum erforderlich. Zudem müssen innovative und flexible Mobilitätslösungen wie On-Demand Dienste gefördert werden, die den Bedürfnissen junger Menschen entsprechen und eine echte Alternative zum privaten Pkw bieten. Der VCD fordert eine Mobilitätsgarantie, mit der z.B. Orte ab 200 Einwohner*innen jede Stunde angefahren werden sollen. Das muss kein klassischer Linienbus, sondern kann auch ein per App buchbarer Rufbus oder Sammeltaxi sein.

DER WEITE WEG ZUR HALTESTELLE

Nur **44 Prozent** der Landbewohner*innen halten die Entfernung zur nächsten Haltestelle für angemessen. In **Metropolregionen** liegt die Zufriedenheit mit **73 Prozent** deutlich höher.



Junge Menschen und ihre Mobilitätsoptionen

Jugendlichen bieten sich individuelle Mobilitätsoptionen, die mit unterschiedlichen Altersvorgaben, Vorteilen und Einschränkungen verbunden sind. Allen voran gibt es das Fahrrad, das auf Strecken bis fünf Kilometer in der Stadt das schnellste, flexibelste und kostengünstigste Verkehrsmittel ist. Fahrräder mit elektrischer Tretunterstützung bis 25 km/h, sog. Pedelecs oder E-Räder, dürfen unabhängig vom Alter ohne Führerschein gefahren werden. Innerstädtisch sind sie auf Strecken von bis zu zehn Kilometern das schnellste Verkehrsmittel. (E)-Fahrräder spielen so auch im ländlichen Raum eine wichtige Rolle, ggf. auch als Zubringer zu Bus und Bahn. Wichtig sind dann möglichst kostenlose sichere Abstellmöglichkeiten an Bahnhof oder Bushaltestelle, wo die Räder vor Diebstahl und Vandalismus geschützt sind. Denn öffentliche Verkehrsmittel sind für junge Menschen auf dem Weg zur Schule, Ausbildung, Universität, Arbeit oder Freizeitgestaltung nicht wegzudenken.

Ab einem Alter von 15 Jahren ist möglich, sich ohne Muskelkraft per Mofa oder E-Bike fortzubewegen. Vorteile sind hier, dass weitere Wege zurückgelegt werden können und somit mehr Selbstständigkeit entsteht. Nachteile sind die Kosten für Treibstoff, Versicherung und Erwerb der Fahrerlaubnis. Mofas und E-Bikes müssen die Pkw-Fahrbahn nutzen (mit nur wenigen Ausnahmen für Radwege). Letzteres gilt auch für S-Pedelecs und da diese von Kfz-Führenden oft als Fahrrad wahrgenommen werden, kann dieses zu unangenehmen Situationen (wie hupen oder drängeln) führen.

Ab 17 Jahren ist dann das begleitete Fahren im Pkw möglich, was durch das längere Training im Straßenverkehr mehr Sicherheit durch Anleitung erfahrener Verkehrsteilnehmer*innen bringen kann. Nachteil ist die geringere Flexibilität durch die Abhängigkeit von einer Begleitperson.

	Radweg-nutzung innerorts	Radweg-nutzung außerorts	max. Geschwin-digkeit durch Motor	Führerschein	Alters-freigabe	Helmpflicht	Ver-sicherungs-pflicht	Kennzeichen
Fahrrad	ja	ja	-	nein	nein	nein	nein	nein
Pedelec	ja	ja	25 km/h	nein	nein	nein	nein	nein
S-Pedelec	nein	nein	45 km/h	Klasse AM	15 Jahre	ja	ja	ja
Mofa (bis 50 ccm)	nein, ggf. freigegeben	ja	25 km/h	Mofaprüfung	15 Jahre	ja	ja	ja
E-Bike (bis 25 km/h)	nein, ggf. freigegeben	ja	25 km/h	Mofaprüfung oder Klasse AM	15 Jahre	ja (ab 20 km/h)	ja	ja
E-Bike (bis 45 km/h) Moped/ Motorroller (bis 50 ccm)	nein	nein	45 km/h	Klasse AM	15 Jahre	ja	ja	ja
Motorrad, Motorroller (bis 125 ccm)	nein	nein	80 km/h	Klasse A1	16 Jahre	ja	ja	ja
Pkw	nein	nein	-	Klasse B	17 / 18 Jahre	nein	ja	ja

Diese Tabelle gibt eine Übersicht über die individuellen Mobilitätsoptionen inklusive unterschiedlichen Altersvorgaben und Voraussetzungen.

Die Bedeutung der Mobilitätsgarantie für junge Menschen

Der VCD fordert eine Mobilitätsgarantie, die allen Menschen unabhängig von Wohnort und Einkommen ermöglicht, sicher, flexibel und umweltfreundlich mobil zu sein. Davon profitieren in besonderem Maße auch Jugendliche und junge Erwachsene. Die Mobilitätsgarantie beinhaltet neben definierten Mindeststandards für den ÖPNV auch eine dichte, sichere und komfortable Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur. Alle Mobilitätsangebote müssen barrierefrei werden. Das erhöht die Lebensqualität aller und ermöglicht Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen aktive gesellschaftliche Teilhabe.



Der VCD setzt sich dafür ein, dass Kinder bis 14 Jahren den ÖPNV kostenfrei nutzen können. Dies würde eine deutliche Vereinfachung und finanzielle Entlastung für Familien bedeuten. Außerdem braucht es die Einführung eines bundesweit gültigen Sozialtickets für maximal 29 Euro. Laut DGB Ausbildungsreport 2020 sind rund 3/4 der befragten Auszubildenden an einem Azubiticket interessiert. Daher sollte sowohl ein Jugendticket, als auch ein Ticket für Auszubildende und Freiwilligendienst-Leistende ebenfalls für (maximal) 29 Euro monatlich angeboten werden. Wir begrüßen die Einigung von Bund und Ländern auf ein solidarisch finanziertes Semesterticket (29,40€). Diese Einigung bedeutet, dass entweder die Bundesländer das landesweite Semesterticket einführen oder die einzelnen Hochschulen mit den jeweils zuständigen Verkehrsbetrieben bzw. Verbänden die Einführung aushandeln können. Mit diesem Ticket können Studierende deutschlandweit bezahlbar und klimaschonend unterwegs sein.

Darüber hinaus fordert der VCD den Erhalt des Deutschlandtickets zu 49 Euro und den Ausbau des Angebotes bei Bussen und Bahnen insbesondere im ländlichen Raum. Dafür braucht es eine ausreichende Finanzierung der Verkehrsunternehmen in den Städten, Kreisen und Gemeinden.

Intermodalität, Digitalisierung & Sharing

Eine jugendgerechte Mobilitätspolitik erfordert außerdem besonderen Fokus auf Digitalisierung, Sharing-Modelle und Intermodalität, also der verknüpften Nutzung mehrerer Verkehrsmittel. Sie sind entscheidende Säulen, um jungen Menschen flexible Optionen zu bieten. Durch die Kopplung verschiedener Transportmittel und deren damit verbundene höhere Auslastung ergibt sich nachhaltiges Potenzial.

Digitale Plattformen, die die Planung und Realisierung intermodaler Reisen unterstützen, ermöglichen Jugendlichen und jungen Erwachsenen die einfache Nutzung von Mobilitätsdienstleistungen. Die Affinität junger Menschen zu digitalen Technologien eröffnet die optimale Verknüpfung von Mobilitätslösungen, die auf ihre Bedürfnisse angepasst sind.

Sharing-Modelle sind eine flexible und kostengünstige Alternative zum Besitz eines eigenen Fahrzeugs und können öffentliche Verkehrsmittel sinnvoll ergänzen. Neben dem klassischen Car- und Bikesharing sind weitere Angebote hinzugekommen: (E-)Moped/Roller, und E-Scooter. Sharing-Angebote sind umweltfreundlich und nutzen die vorhandene Verkehrsinfrastruktur effizient. Auch (Car-)Pooling bzw. Mitfahrgelegenheiten oder privates Carsharing mit entsprechenden digitalen Plattformen sind Teil dieser Lösung.

Im ländlichen Raum bieten Digitalisierung und Intermodalität besondere Chancen, den Zugang zu Mobilitätsdiensten zu verbessern. Digitale Plattformen und die Förderung von Sharing-Modellen können bedarfsorientierte Angebote schaffen, die den spezifischen Herausforderungen im ländlichen Raum Rechnung tragen. Dadurch verringert sich die Abhängigkeit von privaten Pkw und nachhaltige, vernetzte Verkehrsmittel erhöhen die Lebensqualität signifikant.

Intermodalität bedeutet, mehrere Verkehrsmittel auf einem Weg miteinander zu verknüpfen.

Um die verschiedenen Verkehrsmittel zu einem effizienten, nachhaltigen und benutzerfreundlichen Mobilitätssystem zusammenzubringen, braucht es eine intensivere Förderung der Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel miteinander. Dafür ist zum einen wichtig, dass die Daten aller Mobilitätsanbieter in einem einheitlichen Standard in einer Plattform verfügbar sind, auf die die Systeme zugreifen können. Zum anderen sollten Sharing-Fahrzeuge über einen Verteilungsschlüssel (nur eine bestimmte Anzahl pro Standort) und auch am Stadtrand sowie in weniger verdichteten Gebieten angeboten werden.

Bessere rechtliche Grundlagen für die Vision Zero schaffen

Es bedarf dringend einer Überarbeitung und Anpassung des Straßenverkehrsrechts an moderne Mobilitätsbedürfnisse, um insbesondere die Sicherheit nicht motorisierter Verkehrsteilnehmer*innen zu gewährleisten und den Fokus stärker auf die Belange des Umweltverbunds zu legen.

Die Reform des Straßenverkehrsrechts, die Ende 2023 im Bundesrat gescheitert ist, sollte dringend wiederaufgenommen werden. Denn sie ist als zentrale Grundlage zur Steigerung der Verkehrssicherheit notwendig.

Der VCD fordert zudem das Ziel der Vision Zero im Straßenverkehrsgesetz (StVG) und in der Straßenverkehrsordnung (StVO) zu verankern, um die Zahl der Verkehrstoten und -Verletzten auf null zu reduzieren. Da junge Verkehrsteilnehmer*innen durch die aktuelle autozentrierte Politik im Verkehr besonders gefährdet sind, sollten die Perspektiven junger Menschen in der Verkehrs- und Mobilitätsplanung mit Nachdruck berücksichtigt werden. Damit verbunden ist eine Ausweitung von Maßnahmen für Verkehrssicherheit und -sensibilisierung. Die Erleichterung für Kommunen, flächendeckend Tempo 30 Zonen einzuführen, sollte in einem modernen, sicheren und klimafreundlichen Straßenverkehrsrecht besondere Beachtung finden. Darüber hinaus fordert der VCD eine grundsätzliche Regelumkehr von Tempo 50 hin zu Tempo 30 als innerstädtische Höchstgeschwindigkeit sowie ein Tempolimit von 80 km/h auf Landstraßen und 120 km/h auf Autobahnen.

Das vom VCD geforderte Bundesmobilitätsgesetz schafft die Rahmenbedingungen für eine umwelt- und klimafreundliche, barrierefreie sowie für alle Menschen bezahlbare und sichere Mobilität. Die besonderen Bedürfnisse junger Menschen werden damit stärker berücksichtigt.

Diese Forderungen stellen eine ganzheitliche Herangehensweise an eine jugendgerechte Mobilitätspolitik dar, die nicht nur die Notwendigkeit der Verkehrswende als bedeutenden Beitrag zum Klimaschutz hervorhebt, sondern auch die aktive Beteiligung junger Menschen in den Vordergrund rückt. Unser Ziel ist es, eine inklusive, nachhaltige und sichere Mobilitätszukunft für alle jungen Menschen zu gestalten.

Mobilitätsbildung und Beteiligung

Um ein tiefgreifendes Verständnis für nachhaltige Mobilität bzw. die Notwendigkeit der Verkehrswende als zentrales Element der sozialökologischen Transformation zu schaffen, braucht es umfassende Mobilitätsbildung. Diese muss von Anfang an und ein Leben lang erfolgen – vom Kindergarten bis hin zur Berufs- und Hochschule und darüber hinaus. Das trägt dazu bei, sowohl die Verkehrssicherheit zu erhöhen als auch die Vorteile und Bedeutung der verschiedenen umweltfreundlichen Verkehrsmittel hervorzuheben.

Durch Mobilitätsbildung lernen wir, bewusst zu entscheiden, wie wir unsere Wege zurücklegen und können nachhaltige Mobilität langfristig in unserer Gesellschaft verankern.

Dabei kann die Durchführung von Kampagnen, Programmen und weiteren Bildungs- und Beteiligungsformaten junge Menschen für nachhaltige Mobilität sensibilisieren, begeistern und sie zur aktiven Teilnahme an der Gestaltung mobilitätsbezogener Entscheidungen motivieren. Zudem sollten stärker als bisher Umweltaspekte in die Ausbildungsinhalte der Führerscheinprüfung integriert werden. Eine Förderung des schulischen und betrieblichen Mobilitätsmanagements, um die Nutzung des Umweltverbunds auf Schul- und Arbeitswegen zu erhöhen, ist eine weitere wirksame Maßnahme, um Jugendliche und junge Erwachsene für diesen zu begeistern.

Abschließend braucht es die Festschreibung von Partizipation bei allen Planungsprozessen und die Entwicklung einer Beteiligungsstrategie für alle kommunalen Planungsvorhaben, die alle relevanten Akteursgruppen umfasst sowie entsprechende Verwaltungsstellen zur Berücksichtigung der Interessen von Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen.

Weiterführende Informationen

Bundesmobilitätsgesetz www.vcd.org/bundesmobilitaetsgesetz

Digitalisierung www.vcd.org/digitalisierung

E-Scooter www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Elektromobilitaet/Hintergrundpapier_E_Scooter.pdf

Kindgerechte Mobilität www.vcd.org/artikel/kindgerechte-mobilitaet-im-wohnumfeld

Kostencheck Mobilität www.vcd.org/service/kostencheck

Mobilitätsgarantie www.vcd.org/artikel/mobilitaetsgarantie

S-Pedelecs www.vcd.org/artikel/s-pedelecs-umweltfreundliche-pkw-alternative

Tempolimit www.vcd.org/tempolimit



Impressum

Verkehrsclub Deutschland e.V.

Wallstraße 58 | 10179 Berlin
www.vcd.org

Bei Rückfragen:

Anika Meenken
030 / 280351-73
Anika.Meenken@vcd.org

Autor*innen: Anika Meenken, Johannes Koch

Layout: Emilia Kramer

Titelfoto: © bilderstöckchen / stock.adobe.com

© VCD e.V. | 04/2024

