

*Für die junge Generation  
selbstverständlich: digitale  
Angebote im ÖPNV nutzen*

**Kinder- und Jugendmobilität**

# Die Generation Verkehrswende und der Öffentliche Personennahverkehr

**Ulrike Hunscha**, Referentin Verkehrspolitik und Projekte,  
Allianz pro Schiene e.V., Berlin

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



Kinder und Jugendliche aller Altersklassen erleben das Auto derzeit als vorherrschendes Verkehrsmittel. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) dominiert mit über der Hälfte der Wege und etwa drei Viertel der Verkehrsleistung die Personenmobilität in Deutschland.<sup>[1]</sup> 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 Umweltverbands einzuläuten. Eltern und Lehrende sind dafür verantwortlich, Kindern und Jugendlichen das Wissen und die Instrumente dafür an die Hand zu geben. Gleichzeitig ist es Aufgabe der Verkehrsträger des Umweltverbands, ihr Angebotsspektrum auf die Bedürfnisse dieser Zielgruppe abzustimmen, um sie bundesweit für die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu begeistern und dadurch eine nachhaltige Bindung aufzubauen. Das Wissen um das Mobilitätsverhalten von Kindern und Jugendlichen ist dafür ein notwendiges Fundament.

### Mobilitätsverhalten von Kindern und Jugendlichen

Mobilitätsbiographien sind stark habitualisiert. In Kindes- und Jugendjahren erlernte Mobilitätsmuster verstetigen sich tendenziell im Erwachsenenalter. Gleichzeitig lernen junge Menschen insbesondere durch Nachahmung. Wird ihnen durch Eltern und Gesamtgesellschaft eine auto-orientierte Verkehrsbeteiligung vorgelebt, während die Verkehrsplanung passend dazu eine auto-orientierte Verkehrsumwelt prägt, so werden sich junge Menschen auch im Erwachsenenalter eher auto-orientiert verhalten.

Das Auto ist bei Kindern und Jugendlichen aller Altersklassen heute das meistgenutzte Verkehrsmittel (Abbildung 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 Verkehrgeschehen teilnehmen zu lassen, determinieren die kindliche Mobilität und führen letztlich dazu, dass Kinder in diesem Alter etwa die Hälfte ihrer Wege im Auto zurücklegen.

Das Mobilitätsverhalten von Jugendlichen ist deutlich multimodaler. Mit Erreichen des Teenageralters werden entstehende Freiräume in der Mobilität verstärkt genutzt. Jugendliche können als „Zweckmobilisten“<sup>[2]</sup> charakterisiert werden. 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 (ÖV) 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

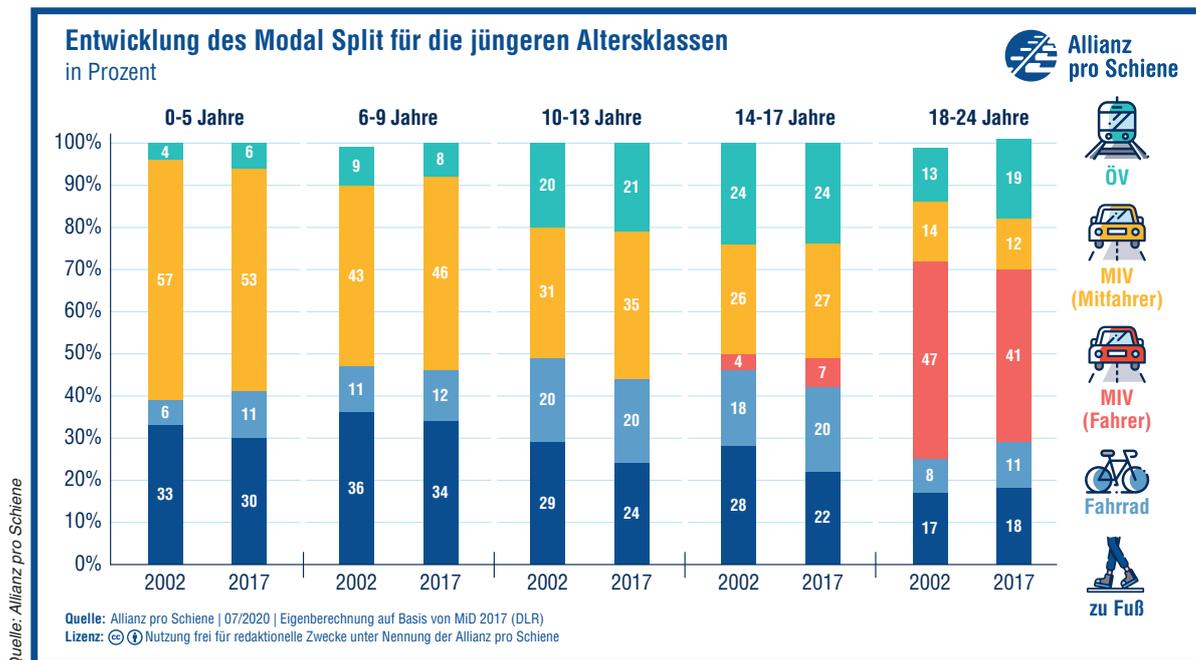


Abbildung 1: Sprunghafte Verschiebung des Modal Splits in Richtung MIV in der Altersklasse der 18 bis 24-Jährigen

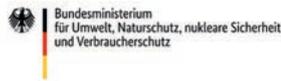
Jugendliche kaum eine Rolle – auch mangels Alternativen: Die Autonutzung als Selbstfahrer ist erst für 18-Jährige möglich und führt dann zu einer sprunghaften Verschiebung des Modal Split in Richtung MIV (siehe Abbildung 1).

Um Kinder und Jugendliche auch im Erwachsenenalter zu umweltfreundlichem Mobilitätsverhalten zu animieren, müssen öffentliche Verkehrsträger dementsprechend Initiativen ergreifen, die auf das divergente Mobilitätsverhalten von Kindern und Jugendlichen abgestimmt sind. Aber wie kann der Umweltverbund die Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen gezielt in sein Angebotsspektrum integrieren?

### Das Projekt Jung und umweltfreundlich mobil

Dieser Frage hat sich die Allianz pro Schiene e.V. im Rahmen des Projekts „Jung und umweltfreundlich mobil“ gewidmet, das von 2019 bis 2021 vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) und dem Umweltbundesamt gefördert worden ist. Im Austausch mit Verkehrsunternehmen und -verbänden des ÖV, Vertreter\*innen von Jugendorganisationen, Zivilgesellschaft und der Verkehrspolitik hat der Verband in diesem Vorhaben bereits umgesetzte Best Cases recherchiert, analysiert und erörtert.

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

In diesem Diskurs haben die Beteiligten drei zentrale Handlungsfelder herausgearbeitet, in denen der Umweltverbund gezielt wirken sollte:

- Mobilitätsbildung,
- Partizipation sowie
- Ticketing und Digitalisierung.

#### Mobilitätsbildung

Mobilitätsbildung vermittelt Kindern und Jugendlichen, sich im Verkehrsgeschehen selbständig zu bewegen. Viele Bundesländer in Deutschland haben daher das Thema Verkehrserziehung in ihren Bildungsplänen verankert – insbesondere 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, wenn überhaupt, häufig nur eine untergeordnete Rolle.<sup>[3]</sup>

Mobilitätsbildung soll Minderjährige 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.<sup>[4]</sup>

Eine umfassende Mobilitätsbildung geht dementsprechend über den wichtigen Punkt der Verkehrs(sicherheits)erziehung hinaus: Sie orientiert sich nach der Empfehlung der Kultusministerkonferenz <sup>[5]</sup> „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“.

Wie diese Empfehlung vorbildlich umgesetzt werden kann, demonstriert das Projekt „Startklar – Fit für Bus und Bahn“ des Vereins Green City e.V., der sich bereits seit über dreißig Jahren für ein grünes, lebenswertes und zukunftsfähiges München einsetzt.

Um Schüler\*innen gezielt und altersgerecht an Themen einer umweltfreundlichen und sicheren Mobilität in der Stadt heranzuführen, die Kinder mit den Fahrplänen des ÖV der Stadt vertraut zu machen und eine aktive Auseinandersetzung mit der Verkehrsgestaltung ihres eigenen Stadtviertels zu fördern, hat das Projekt ein dreistufiges Projektkonzept für Schülerinnen und Schüler der dritten bis fünften Klasse entwickelt:

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 der dritten Konzeptstufe in kleinen Gruppen Aufgaben und wenden das Gelernte spielerisch bei einer Rallye mit Bus, Tram und U-Bahn in der Praxis an.

Diese und weitere Vorhaben wie das Projekt „Klima-Consult“ des Hamburger Verkehrsverbunds (HVV) oder die gemeinsame Aktion „Zu Fuß zur Schule und

zum Kindergarten“ des ökologischen Verkehrsclub VCD e.V. und des Deutschen Kinderhilfswerk e.V. tragen unter anderem durch die Nutzung verschiedener öffentlicher Verkehrsmittel vorbildlich dazu bei, den Kindern neue Möglichkeitsräume für das eigene Mobilitätsverhalten zu erschließen und schaffen Verständnis und Rücksicht für das Mobilitätsverhalten anderer.

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. Diese umfasst sowohl Umweltfaktoren (zum Beispiel Luft- und Lärmverschmutzung) als auch soziale Aspekte (zum Beispiel Gemeinschaftserlebnis, Unfallrisiko bei der Nutzung verschiedener Verkehrsmittel, gesellschaftliche Teilhabe).

Um Kindern und Jugendlichen diese Kompetenzen schon frühzeitig zu vermitteln, sollte eine solche umfassende Mobilitätsbildung und -erziehung in den Rahmenlehrplänen der Grund- und Sekundarschulen aller Bundesländer verankert werden. Dies ist zwar in einigen Bundesländern (wie zum Beispiel Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Berlin, Brandenburg) bereits gelebte Praxis, aber bei weitem noch nicht in allen.

Die Vermittlung eines umfassenden Mobilitäts- und Verkehrserziehungskonzept, das ein gefächertes Spektrum des gesellschaftlichen Lebens vermittelt (Verkehr, Klimaschutz, Nachhaltigkeit, Gesundheit, gesellschaftliche Teilhabe), kann jedoch nicht allein von Kitas und Schulen getragen werden. Sie benötigt starke Allianzen, die den Zugriff auf Wissen erleichtern und gleichzeitig Erziehende und Lehrende entlasten.

Eisenbahnverkehrsunternehmen und Verkehrsverbände sind dafür ideale Partner. Gleichzeitig wohnen solchen Kooperationen auch Chancen für sie inne: Indem sie Kindern und Jugendlichen spielerisch den Zugang zum öffentlichen Verkehrssystem erschließen, werden positive Erfahrungen schon frühzeitig mit umweltfreundlichen Verkehrsträgern verknüpft. Dadurch kann ein Fundament entstehen, das die Priorisierung öffentlicher Verkehrsmittel im eigenen Mobilitätsverhalten begünstigt und so frühzeitig eine langfristige Kundenbindung herstellen kann, die bis ins Erwachsenenalter besteht.

Um Synergieeffekte wie diesen zu nutzen, sollten die Verantwortlichen des ÖV das Thema (inter- und multimodale) Mobilitätsbildung nicht nur in ihre Bildungsangebote für Kinder und Jugendliche aufnehmen und sich an den Themen der Lehrpläne orientieren, um die Einbindung in den regulären Unterricht (jenseits von Projekttagen oder ähnlichem.) zu erleichtern. Sie sollten darüber hinaus proaktiv auf Schulen und andere Bildungsinstitutionen zugehen, um das Thema umweltfreundliche Mobilität direkt bei den Lehrkräften (und Eltern) zu adressieren.

## Partizipation

Auch die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen an der Gestaltung von Verkehr und Infrastruktur spielt für die Entwicklung einer klimabewussten Mobilitätsbiographie eine nicht zu unterschätzende Rolle. Wie wichtig eine solche direkte Teilhabe für Kinder und Jugendliche ist, wird bei der Reflektion ihres Verkehrsalltags besonders deutlich:

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 multimodale Teilnehmer des Verkehrsgeschehens Einschränkungen durch z.B. schlechte Taktungen, fehlende Haltestellen oder Anbindungen. Sie verfügen also über wertvolle Erfahrungen zur Verbesserung des ÖV.

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 Verkehrsunternehmen, Kommunen 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.

Wie fantasievoll die aktive Gestaltung des ÖV sein kann, zeigt das Projekt „Paintbus“ des HVV. Im Rahmen seines vielfältigen Angebots für Kinder und Jugendliche veranstaltet der Hamburger Verkehrsverbund alle zwei Jahre unter wechselndem Motto einen Wettbewerb zur Gestaltung eines Linienbusses. Schulklassen der Stufen 7 bis 13 sind dazu eingeladen, ein

zum Motto passendes Bus-Design zu entwerfen – der Kreativität sind dabei 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.

Die intensive inhaltliche Auseinandersetzung mit dem jeweiligen Motto (zum Beispiel 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 ÖV.

Um Kinder und Jugendliche an der Gestaltung nachhaltiger Mobilität zu beteiligen, sollten Verkehrsunternehmen und -verbände, aber auch die Aufgabenträger eine zentrale Anlaufstelle für Fragen rund um Kinder- und Jugendmobilität etablieren, die die Einbindung und den nachhaltigen Austausch mit Kindern und Jugendlichen fördert. Auf diese Weise können die Bedürfnisse und Vorstellungen der Minderjährigen proaktiv in die Unternehmensangebote und -kultur integriert werden.

Aber auch zentrale Akteure wie Städte und Kommunen sollten Strukturen und Schnittstellen im Rahmen ihres Mobilitätsmanagements schaffen, die es Kindern und Jugendlichen ermöglichen, ihre Überlegungen und Ideen für die Mitgestaltung des Verkehrsraums aktiv einzubringen. Mittlerweile gibt es bereits bundesweit verschiedene Institutionen, die Kommunen und Städte darin unterstützen, wie zum Beispiel das Zukunftsnetz Mobilität NRW, das am 6. April dieses Jahres von der Allianz pro Schiene für seine Leistungen mit dem Deutschen Verkehrswendepreis ausgezeichnet worden ist. Andere, wie das Gemeinschaftsprojekt Kinderfreundliche Kommunen des Deutschen Komitees für UNICEF und des Deutschen Kinderhilfswerks e.V. knüpfen an vorhandene Schnittstellen an, um im Rahmen bestehender Strukturen (zum Beispiel Kinder- und Jugendparlamente, Jugendverbände beziehungsweise Jugendringe) eigene Beteiligungsprozesse und Formate zu entwickeln.

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 für Kinder- und Jugendmobilität 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.

### **Ticketing und Digitalisierung**

Die tägliche Teilnahme am Verkehrsgeschehen im Kindes- und Jugendalter erzeugt prägende Lerneffekte für das zukünftige Mobilitätsverhalten. Um die Vorteile des ÖV frühzeitig im Bewusstsein von Heranwachsenden 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.

Die Einführung des Schülerticket Hessen im Jahr 2017, mit dem junge Menschen für 365 Euro im Jahr alle Verkehrsmittel des Umweltverbands im ganzen Bundesland nutzen können, war beispielsweise so erfolgreich, dass die Verkaufszahlen von Jahreskarten stark gestiegen sind. Wurden im Schuljahr 2015/16 insgesamt 270.000 Jahreskarten verkauft, waren es 2021 bereits 410.000 Stück. 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.

Digitale Lösungen und Navigationshilfen wie zum Beispiel die jump-App des Verkehrsverbands Berlin-Brandenburg unterstützen diese eigenständige Fortbewegung noch. Sie bieten zum Beispiel 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 davon.

Es zeigt sich, dass attraktives Ticketing sich nicht nur auf ein günstiges Fahrscheinangebot beschränkt, dass es Kindern und Jugendlichen mit einem begrenzten Budget erleichtert, den ÖV zu nutzen und entsprechende Erfahrungen zu sammeln. Solche Angebote gibt es in Teilen 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 Schüler\*innen ein für sie kostenloses Schülerticket zur Verfügung stellt, zeigt, dass die Zahl der Abonnierenden in den Folgejahren erheblich gesteigert werden konnte.

Attraktive Ticket-Angebote, die auch überregional gelten, 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 ÖV zu erhöhen.

Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und -verbände sollten daher preislich attraktive Angebote für Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene bereitstellen, die über den Schul- und Ausbildungsweg hinaus gelten. Die Angebote sollten außerdem für diejenigen jungen Menschen zur Verfügung stehen, die ehrenamtlichen oder freiwilligen Diensten und Tätigkeiten nachgehen. Darüber hinaus sollte der Zugang zum Ticketkauf zum Beispiel mithilfe einer einfach zu handhabenden, digitalen Buchungsplattform so unkompliziert wie möglich gestaltet sein.

## Resümee

Unser heutiges Mobilitätssystem ist nicht mit den Klima- und Nachhaltigkeitszielen der Bundesregierung vereinbar. Ein größerer Anteil des Umweltverbands und damit auch des ÖV am Modal Split ist notwendig und kann langfristig nur gelingen, wenn bereits Kinder und Jugendliche diese Verkehrsträger kennenlernen und für sie begeistert werden.

Es gibt schon heute gute Konzepte und Angebote im Bereich Mobilitätsbildung, die das Ziel verfolgen, die Attraktivität des ÖV spürbar zu steigern, ebenso wie engagierte (Eisenbahn-) Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbände, Lehrer\*innen oder Jugendorganisationen, um nur einige zu nennen. Bisher sind diese Akteur\*innen allerdings auf sich allein gestellt und noch nicht vernetzt. Um die Bestrebungen hin zu einer kinder- und jugendfreundlichen, nachhaltigen

Mobilität zu bündeln und dadurch sektorübergreifende Synergieeffekte zu erzeugen, bedarf es eines übergeordneten Netzwerks, das den Austausch der einzelnen Parteien forciert und die Möglichkeit der gemeinsamen Weiterentwicklung von Ideen bietet.

Ein solches Netzwerk sollte Maßnahmen entwickeln und auf den Weg bringen, durch die Kinder, Jugendliche und/oder deren Vertretungen gemeinsam mit Unternehmen der Schienenverkehrsbranche und relevanten Multiplikatoren umweltfreundliche Mobilität gestalten können. Es stellt einen entscheidenden Baustein dar, um die heutigen jungen Verkehrsteilnehmenden dabei zu unterstützen, sich zu einer „Generation Verkehrswende“ zu entfalten, die unsere gemeinsame Zukunft durch klimabewusstes Verhalten noch bewahren kann.

---

## Quellen

Beschluss der Kultusministerkonferenz vom 07.07.1972 i. d. F. vom 10.05.2012: Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule. Online unter: [www.kmk.org/fileadmin/Dateien/veroeffentlichungen\\_beschluesse/1972/1972\\_07\\_07-Mobilitaets-Verkehrserziehung.pdf](http://www.kmk.org/fileadmin/Dateien/veroeffentlichungen_beschluesse/1972/1972_07_07-Mobilitaets-Verkehrserziehung.pdf)

Calmbach, M.; Borgstedt S.; Borchard, I.; Thomas, P.M.; Flaig, B.B.: Wie ticken Jugendliche? SINUS-Studie 2016. Im Auftrag von Arbeitsstelle für Jugendseelsorge der Deutschen Bischofskonferenz (afj), Bund der Deutschen Katholischen Jugend (BDKJ), Bundeszentrale für politische Bildung (bpb), Deutsche Kinder- und Jugendstiftung (DKJS) und VDV-Akademie. Online unter: [www.gemeinsaminitiativ.de/download/Studien/2016\\_Sinusstudie\\_Wie\\_ticken\\_Jugendliche.pdf](http://www.gemeinsaminitiativ.de/download/Studien/2016_Sinusstudie_Wie_ticken_Jugendliche.pdf)

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. Online unter: [www.mobilitaet-in-deutschland.de](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de) (letzter Zugriff 19.11.2021).

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

---

## Anmerkungen

- [1] Infas, DLR, IVT und infas 360 (2019): Mobilität in Deutschland. Zeitreihenbericht 2002 – 2017. (im Auftrag des BMDV).
- [2] Sinus-Studie 2016: Wie ticken Kinder und Jugendliche? S. 262
- [3] Vgl. Schwedes, Oliver et al. (2021).
- [4] Schwedes, Oliver et al. (2021), S. 35.
- [5] Beschluss der Kultusministerkonferenz vom 07.07.1972 i. d. F. vom 10.05.2012.