

IMPULSPAPIER

Jugendgerechte Mobilitätspolitik: Was brauchen junge Menschen, um in Berlin gut unterwegs zu sein?

Junge Menschen wollen selbstbestimmt, zuverlässig und sicher mobil sein, sowohl in der Innenstadt als auch am Stadtrand. Sie brauchen Wege, die ihnen Freiheiten eröffnen statt sie einzuschränken: um Freund*innen zu besuchen, für ihre Freizeit, um Jobs nachzugehen oder Schule, Ausbildung und Studium zu erreichen. Dabei wollen sie eigenständig mobil sein, ohne auf Eltern, andere Erwachsene oder ihre Geschwister angewiesen zu sein. Eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen ist ein wichtiger Schritt in die Selbständigkeit und Unabhängigkeit und sie ist Voraussetzung für Teilhabe. Junge Menschen haben ein Recht auf Mobilität.

Kinder und Jugendliche sind vor allem zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV in Berlin unterwegs. Das Auto spielt bei den meisten Jugendlichen eine untergeordnete Rolle.¹ Eine autogerechte Stadt ist daher keine jugendgerechte Stadt. Zu einer jugendgerechten Mobilitätspolitik gehören deshalb gut ausgebaute, sichere Fuß- und Radwege, ein verlässlicher ÖPNV und Verkehrswege und -mittel, die günstig, bestenfalls kostenlos, zur Verfügung stehen. Da junge Menschen neben dem ÖPNV vorwiegend zu Fuß, mit dem Rad oder auch dem E-Scooter unterwegs sind, gehören sie damit zu den besonders vulnerablen Gruppen im Straßenverkehr. Das Thema Sicherheit muss in einer kinder- und jugendfreundlichen Mobilitätspolitik besondere Aufmerksamkeit erfahren. Nicht zuletzt unterstreicht dieser Aspekt die Notwendigkeit, das Berliner Mobilitätsgesetz² mit seinem Ziel „Vision Zero“ konsequent umzusetzen. Und auch das Thema Nachhaltigkeit spielt eine relevante Rolle: Jugendgerecht bedeutet auch, zukunftsorientiert zu handeln. Für die Mobilitätspolitik heißt das, nicht nur an den Bedürfnissen ihrer Zielgruppe orientiert und zweckmäßig zu sein, sie muss auch ressourcenschonend und klimabewusst ausgestaltet werden.

Folgende Impulse sollten für eine jugendgerechte Berliner Mobilitätspolitik berücksichtigt werden. Im Fokus stehen dabei alle jungen Menschen, die sich selbständig durch die Stadt bewegen (wollen), vom Grundschul- bis ins junge Erwachsenenalter.

Eine jugendgerechte Mobilitätspolitik nimmt die Erwartungen junger Menschen wahr und wird der Vielschichtigkeit dieser Gruppe gerecht.

Junge Menschen wünschen sich Mobilität, die selbstbestimmt, sicher, zuverlässig und zugänglich ist – unabhängig davon, wo sie in der Stadt leben. Sie wollen Wege, die Freiräume eröffnen, statt sie zu beschränken. Eine jugendgerechte Mobilitätspolitik setzt sich zum Ziel, die Selbständigkeit

¹ Vgl. Mobilitätsdaten für Berlin "Mobilität in Städten – System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) 2023"; www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrsdaten/zahlen-und-fakten/mobilitaet-in-staedten-srv-2023/srv_2023_berlin_tabellenbericht.pdf?ts=1752674589

² Das Berliner Mobilitätsgesetz ist seit 2018 in Kraft. Es schreibt den Vorrang von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr fest und verfolgt das Ziel, den Verkehr in Berlin klimafreundlich, sicher, zuverlässig, sozial gerecht und barrierefrei zu gestalten. Die „Vision Zero“, also das Ziel, dass es keine Unfälle mit schweren und/oder tödlichen Verletzungen mehr gibt, ist als Leitlinie für alle Planungen und Maßnahmen formuliert (§10 (MobG)).

jungen Menschen zu stärken und ihnen zu ermöglichen, ihre Stadt aktiv zu entdecken und den eigenen Bewegungsradius zu erweitern.

Obgleich es sich bei jungen Menschen keineswegs um eine homogene Gruppe handelt, können zentrale Erwartungen identifiziert werden, die junge Menschen teilen. Mobilität muss für junge Menschen kostengünstig, bestenfalls kostenfrei sein. Wichtig sind für sie einerseits schnelle, direkte und verlässliche Verbindungen, die jederzeit verfügbar sind. Andererseits hat gerade für junge Menschen Mobilität eine starke soziale Komponente. Wege sind nicht nur zweckmäßig, sie sind ein relevanter Ort, um Zeit mit Freund*innen zu verbringen. Mobilität soll auch Spaß machen, ob nebeneinander auf breiten Fahrradwegen oder mit der Möglichkeit, sich auch schnell durch die Stadt zu bewegen, auf dem Rad oder dem E-Scooter. Nicht zuletzt müssen Wege sicher sein, so dass sich junge Menschen frei bewegen können, aber auch Eltern es schaffen, ihre Kinder „loszulassen“, und nicht die Notwendigkeit spüren, sie zu deren Schutz begleiten zu müssen.

Gleichzeitig unterscheiden sich Mobilitätsbedürfnisse und -verhalten je nach Lebensphase deutlich. Kinder im Grundschulalter beginnen gerade erst, selbständig mobil zu sein. Sie brauchen ein Umfeld mit entsprechenden Voraussetzungen, um sich die selbständige Mobilität nach und nach sicher anzueignen. Dabei müssen sie die Möglichkeit haben, sich in ihrem individuellen Radius sicher und ohne große Gefahrenquellen zu bewegen. Im alltäglichen Stadtverkehr stehen sie jedoch einem Verkehrssystem gegenüber, das in keiner Weise die eher „spielerische“ Mobilität von Kindern berücksichtigt. Insbesondere Kindern fällt es schwer, Entfernungen und das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer*innen einzuschätzen. Daher braucht es mehr Tempo 30-Zonen, verkehrsberuhigte Bereiche und geschützte Übergänge mit vorgezogenen Kreuzungsbereichen. Später ist das Mobilitätsverhalten Jugendlicher vor allem vom Bedürfnis nach Autonomie geprägt. Junge Menschen in Ausbildungs- und Arbeitsverhältnissen haben zudem andere Ansprüche an Mobilität, Verlässlichkeit und Kosten sind hier von nochmals höherer Bedeutung. Hinzu kommen ortsbedingte Unterschiede: Besonders am Stadtrand geht es darum, bestehende Mobilitätslücken zu schließen durch zukunftsorientierte Konzepte und nachhaltigen Einsatz der Verkehrsmittel.

Eine jugendgerechte Mobilitätspolitik nimmt Mobilitätshürden für junge Menschen wahr und entwickelt Maßnahmen, um bestehende Barrieren abzubauen.

Mobilitätshürden entstehen finanziell, infrastrukturell und durch das (fehlende) Angebot. Diese Barrieren führen zu eingeschränkter sozialer, gesellschaftlicher und beruflicher Teilhabe und schränken die Selbständigkeit junger Menschen ein. Eine Mobilitätspolitik für junge Menschen muss diese Barrieren gezielt abbauen und Zugänge schaffen.

Finanzielle Einschränkungen: Das Berliner Azubi-Ticket ist für viele junge Menschen bislang nur bedingt attraktiv, da es kaum günstiger ist als das Deutschlandticket. Hier braucht es ein rabattiertes Deutschlandticket (analog dem Semesterticket), das auch überregionale Mobilität ermöglicht.

Zusätzlich belasten hohe Kosten für den Führerschein, der für bestimmte Ausbildungs- oder Berufsfelder erforderlich sein kann. Führerscheinkosten dürfen nicht beruflichen Chancen entgegenstehen, hier müssen Formate zur Kostenübernahme/-bezuschussung, bspw. durch die Ausbildungsbetriebe, entwickelt werden.

Das kostenlose Schüler*innenticket hat Vorbildcharakter und stellt eine wichtige Entlastung für junge Menschen und ihre Familien dar, könnte aber in der Handhabung durch die Integration des Tickets in den Schüler*innenausweis noch vereinfacht werden.

Infrastrukturelle Einschränkungen: Lückenhafte oder unsichere Rad- und Fußwegenetze – insbesondere an Kreuzungen und Querungen – sowie mangelnde Barrierefreiheit erschweren Nutzer*innen den sicheren Weg durch die Stadt. Rad- und Fußwege müssen zudem ganzjährig sicher und nutzbar sein. Das Radwegenetz muss deutlich ausgebaut werden. In vielen Außenbezirken fehlen zudem ausreichende ÖPNV-Angebote, so dass Mobilitätslücken entstehen. Investitionsmittel aus Bund, Land und Bezirken müssen strategisch für den Ausbau einer nachhaltigen Verkehrsinfrastruktur eingesetzt werden.

Einschränkungen durch fehlende Angebote: Für junge Menschen ist es ein Hindernis, dass E-Scooter nicht mehr im ÖPNV mitgenommen werden können – auch, weil sie eine gute Möglichkeit sind, Mobilitätslücken zu schließen. Es braucht mehr sichere Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum sowie an den wichtigen Knotenpunkten im ÖPNV. Ebenso wichtig ist eine flächendeckende Sharing-Abdeckung mit Fahrrädern und E-Scootern, auch außerhalb des S-Bahn-Rings, um den ÖPNV sinnvoll zu ergänzen. Eine digitale Vernetzung der Mobilitätsangebote im Sinne eines intermodalen Tickets („Ein Ticket für alles“) würde Wege deutlich vereinfachen.

Sicherheit und Gesundheit: Junge Menschen benötigen geschützte, ausreichend breite und gut gesicherte Wege, sichere Kreuzungen und Ampeln sowie wirksam abgegrenzte Fahrradstreifen. Je nach Alter und Bedarf sollten jungen Menschen Angebote für Mobilitätstrainings zur Verfügung stehen. Diese Angebote existieren zwar teilweise, erreichen bislang jedoch nicht alle jungen Menschen. Die hohe kontinuierliche Belastung durch die vielen Abgase, durch Feinstaub und Lärm seit Kindesalter an führt nachweislich zu langfristigen gesundheitlichen Folgen. Daher braucht es mehr Tempo 30- und verkehrsberuhigte Bereiche, um die Folgen zu mindern und mehr Sicherheit zu schaffen.

Nutzer*innen des ÖPNV wollen sich sicher und wohl fühlen, sie wollen Verkehrsmittel, keine Angsträume betreten. Öffentliche Räume und Verkehrsmittel müssen dementsprechend gestaltet sein, auch die Wege zu Bahnhöfen und Haltestellen müssen hier in den Blick genommen werden.

Eine jugendgerechte Mobilitätspolitik schaut nicht nur auf die Wege, sondern nimmt auch den öffentlichen Raum in den Blick.

Junge Menschen wollen Räume, die sicher, zugänglich, konsumfrei und jugendgerecht sind. Verkehrswege wie Straßen, Fuß- und Radwege, aber auch der ÖPNV, sind öffentliche Orte, die nicht nur der Fortbewegung dienen, sondern auch Aufenthaltsqualität haben müssen. Damit sollen und können sie natürlich nicht fehlende Freizeitorte ergänzen oder Fehlentwicklungen im öffentlichen Raum ausgleichen. Vielmehr geht es darum, dass sich junge Menschen wohlfühlen und gerne die vorhandenen Mobilitätswege und -mittel nutzen. Relevanter Punkt ist hier eine nutzer*innenfreundliche Gestaltung von Haltestellen, Bahnhöfen und Fahrzeugen, beispielsweise mit kostenfreiem WLAN-Zugang, Strom, Sitzplätzen, Schutz vor Regen, ausreichender Beleuchtung und sanitären Anlagen. Auch Aspekte zum Thema Sicherheit spielen hier eine Rolle: Tunnel, Unterführungen und auch U-Bahnhöfe und Fahrzeuge müssen so gestaltet sein, dass sie sicher sind und diese Sicherheit auch ausstrahlen.

Auch zum Thema Mobilität lohnt sich der ressortübergreifende Blick: Eine jugendgerechte Infrastruktur des Sozialraums reduziert Mobilität, da sie deren Notwendigkeit verringert. Kurze Wege, z.B. zu Freizeitangeboten, sollte die Stadtplanung daher auch unter dem Aspekt der Verkehrsreduzierung beachten. Ebenso müssen Räume ohne Verkehr eine relevante Rolle in der Stadt- und Quartiersplanung spielen, wie beispielsweise Kiezblocks und (temporäre) Spiel- und Nachbarschaftsstraßen.

Eine jugendgerechte Mobilitätspolitik beteiligt junge Menschen an der Weiterentwicklung

Die Mobilitätsbedarfe junger Menschen in Berlin und ihre Erwartungen an den öffentlichen Raum werden bislang nicht systematisch erfasst, weder durch Instrumente wie Befragungen, noch durch den Einbezug der Zielgruppe in Planungs- und Umsetzungsverfahren. Eine evidenzbasierte Gestaltung von Mobilitätspolitik ist für diese Gruppe so bislang nicht möglich. Zwar sieht das Berliner Mobilitätsgesetz Beteiligungsprozesse und die Einbeziehung von „Mobilitätserfahrungen der Bevölkerung“ bei der Planung von Maßnahmen vor, diese werden aber nicht konsequent umgesetzt. Um Bedarfe zu erfassen müssen passende Beteiligungsformate entwickelt werden, die die Mitwirkung junger Menschen ermöglichen und ihre Perspektiven ernst nehmen. Selbst- und Interessenvertretungen müssen einbezogen werden. Auch an der Entwicklung von Formaten der Mobilitätsbildung müssen junge Menschen beteiligt werden.

Eine jugendgerechte Mobilitätspolitik ist nachhaltig und barrierefrei.

Eine jugendfreundliche Mobilitätspolitik ist generationengerecht, klimabewusst und sozial gerecht. Das entspricht auch den Erwartungen junger Menschen an die Mobilitätsangebote, die ihnen zur Verfügung stehen. Die konsequente Umsetzung einer jugendgerechten Mobilitätspolitik im Sinne des Berliner Mobilitätsgesetzes führt zur Verkehrswende, denn die autogerechte Stadt entspricht weder den Bedarfen junger Menschen noch wird sie den Anforderungen an Nachhaltigkeit gerecht.

Barrierefreiheit ist auch für junge Menschen eine wichtige Voraussetzung, Mobilitätsinfrastruktur nutzen zu können. Dazu gehört die bauliche Zugänglichkeit zum ÖPNV genauso wie barrierefreie Fuß- und Radwege. Aber auch eine verständliche Kommunikation und Orientierung im ÖPNV ist Voraussetzung für die selbstständige Nutzung von Mobilitätsangeboten.

Zusammenfassung: Anforderungen an eine jugendgerechte Mobilitätspolitik

Eine jugendgerechte Mobilitätspolitik erkennt, dass junge Menschen mit Mobilität mehr verbinden, als nur von A nach B zu kommen. Sie berücksichtigt, dass Kinder und Jugendliche in Bezug auf Mobilität spezifische Bedürfnisse und Bedarfe mitbringen, die sich von denen der Erwachsenen unterscheiden und wird diesen gerecht.

Eine jugendgerechte Mobilitätspolitik heißt

- Zugänge für alle ermöglichen: Kostenfreie bzw. kostengünstige Tickets. Kosten für Mobilität dürfen keine (berufliche, sozialen, gesellschaftlichen) Ausschlüsse für junge Menschen zur Folge haben.
- Nutzbarkeit für alle ermöglichen: Umfassende Barrierefreiheit, die nicht nur physische Zugänglichkeit, sondern auch verständliche Kommunikation, Orientierung und selbstständige Nutzung für alle Nutzer*innen sicherstellt.

- Sichere Infrastruktur schaffen: Rad- und Fußwegesystem ausbauen, Sicherheit im Straßenverkehr (bspw. durch Tempo 30)
- Attraktivität des ÖPNV steigern: Sicherheit gewährleisten in den Verkehrsmitteln, an Aufenthaltsorten wie Haltestellen und U-Bahnhöfen sowie den Wegen dorthin, Aufenthaltsqualität steigern, indem Bedarfe junger Menschen wahr- und ernst genommen werden
- Mobilitätsangebote erweitern: günstige Sharing Angebote bis an den Stadtrand, intermodales Ticketing, Mitnahme von Rädern/E-Scootern im ÖPNV ermöglichen
- Jugendfreundliche Mobilität konzeptionell gestalten: Evidenzbasierte Mobilitätsplanung und Beteiligung junger Menschen
- Zukunftsorientiert planen: ressourcenschonend, klimasensibel, barrierefrei und sozial gerecht handeln, Gesundheitsaspekte in den Blick nehmen, Mobilitätsgesetz umsetzen, Verkehrswende verwirklichen

*Das Impulspapier beruht auf einer Denkwerkstatt, bei der mit einem vielfältig besetzten Expert*innenkreis aus politischer Verwaltung, Interessenvertretungen, Fachorganisationen und Wissenschaft Aspekte einer jugendgerechten Mobilitätspolitik diskutiert wurden.*