

INHALT:

Stellungnahme

Katharina Lange
Wulf-Holger Arndt
Technische Universität Berlin
Zentrum Technik und Gesellschaft

zu den

**Orientierungsfragen an die Sachverständigen zur Anhörung der
39. Enquete-Kommissionssitzung am 09.05.2025**

zum Themencluster 4

„Kinder- und Jugendgerechte Infrastruktur/Lebensräume“

zum Thema

„Mobilität und Erreichbarkeit: Verkehrsinfrastruktur für junge Menschen“

Aktuelle Herausforderungen und Lösungsansätze zur Mobilität von Kindern und Jugendlichen in ländlichen Räumen

*Schriftliche Stellungnahme für die Enquete-Kommission „Jung sein in MV“,
Thema „Mobilität und Erreichbarkeit. Verkehrsinfrastruktur für junge Menschen“,
Themencluster 4 „Kinder- und Jugendgerechte Infrastruktur und Lebensräume“,
39. Sitzung der Kommission*

von Dipl.-Ing. Katharina Lange (lange@ztg.tu-berlin.de),
Dr.-Ing. Wulf-Holger Arndt (wulf-holger.arndt@tu-berlin.de)

Einleitung

Die folgende Stellungnahme des Zentrum Technik und Gesellschaft (ZTG), Forschungsbereich Mobilität und Raum der Technischen Universität Berlin, widmet sich dem Thema „*Aktuelle Herausforderungen und Lösungsansätze zur Mobilität von Kindern und Jugendlichen in ländlichen Räumen*“. Im Fokus stehen dabei zunächst die Ausgangslage und Problemstellung, gefolgt von einer Darstellung aktueller Lösungsansätze sowie konkreten Handlungsempfehlungen.

Zu Beginn ist es wichtig zu klären, was unter dem Begriff *Mobilität* zu verstehen ist und weshalb sie eine zentrale Rolle für das tägliche Leben spielt: Mobilität bezeichnet die Möglichkeit oder Fähigkeit zur Ortsveränderung. „mobil sein“ bedeutet, sich aus eigener Kraft bewegen zu können – und dies auch tatsächlich zu tun (vgl. Steinkohl, 1999). Zur Mobilität gehört somit einerseits die grundlegende Fähigkeit zur Bewegung sowie andererseits deren tatsächliche Umsetzung im Alltag – also den Prozess des Ortswechsels.

Mobilität tritt in unterschiedlichen systemischen Kontexten auf. In dieser Betrachtung steht die *räumliche Mobilität* im Vordergrund – also die Bewegung im geografischen Raum. Mobilität stellt in diesem Zusammenhang ein zentrales Element der Daseinsvorsorge dar (vgl. Schwedes & Ringwald, 2021). Durch Mobilität wird der Zugang zu grundlegenden Lebensbereichen wie Arbeit, Bildung, Gesundheitsversorgung und sozialer Teilhabe möglich. Damit stellt Mobilität eine wesentliche Voraussetzung für Selbstbestimmung und gesellschaftliche Partizipation dar. Aus diesem Grund ist es eine wichtige öffentliche Aufgabe, Mobilität für alle gesellschaftlichen Gruppen sicherzustellen – unabhängig von Einkommen, Alter, Geschlecht oder Wohnort.

Mobilität von Kindern und Jugendlichen im ländlichen Raum

Die Anforderungen an Mobilität unterscheiden sich sehr stark zwischen verschiedenen Zielgruppen – denn Mobilität bedeutet, alltägliche Wege entsprechend individueller Bedürfnisse und Alltagsroutinen zurückzulegen. Dementsprechend unterscheiden sich z. B. die Mobilitätsbedürfnisse und -möglichkeiten eines berufstätigen Erwachsenen deutlich von denen von Kindern und Jugendlichen –

nicht nur hinsichtlich der Wege im Alltag, sondern auch im Hinblick auf verfügbare Ressourcen und Handlungsspielräume für die Fortbewegung.

Die Mobilität von Kindern und Jugendlichen ist durch spezifische Bedürfnisse und – insbesondere im ländlichen Raum – durch verschiedene strukturelle Herausforderungen geprägt. Die Mobilität ist eng mit ihrer sozialen Teilhabe, Bildungschancen und persönlicher Entwicklung verbunden. Kinder und Jugendliche sind in ihrem Alltag auf Mobilität angewiesen, etwa in folgenden Bereichen:

- *Bildung:* Der tägliche Schulweg sowie der Besuch von weiterführenden Bildungseinrichtungen
- *Freizeit:* Teilnahme an Sportvereinen, Musikschulen, Jugendgruppen und anderen Freizeitaktivitäten
- *Soziale Kontakte:* Besuche bei Freunden und Verwandten, Teilnahme an gesellschaftlichen Veranstaltungen
- *Einkäufe und Erledigungen:* Besorgungen für den persönlichen Bedarf oder für die Familie.

Im ländlichen Raum stehen Kinder und Jugendliche im Hinblick auf ihre Mobilität jedoch vor einer Reihe an Herausforderungen:

- *Eingeschränkter öffentlicher Nahverkehr (ÖPNV):* Seltene Taktungen, begrenzte Routen und kaum Verbindungen außerhalb der Schulzeiten.
- *Große Distanzen:* Viele Zielorte sind weder fußläufig noch mit dem Fahrrad gut erreichbar.
- *Unzureichende Infrastruktur:* Fehlende oder unsichere Fuß- und Radwege sowie schlechte Beleuchtung erhöhen das Unfallrisiko.
- *Finanzielle Barrieren:* Die Anschaffung eigener Verkehrsmittel oder die Nutzung kostenintensiver Alternativen wie Taxis sind oft nicht möglich.
- *Abhängigkeit von Dritten:* Ohne eigenständige Mobilitätsoptionen bleibt oft nur die Unterstützung durch Eltern oder andere Erwachsene – was wiederum deren Zeit und Ressourcen bindet (vgl. Klinge, 2011).

Demgegenüber ist die Mobilität von Kindern und Jugendlichen in städtischen Räumen meist leichter realisierbar: Die Wege sind kürzer, der ÖPNV dichter getaktet, und die Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr besser ausgebaut. In ländlichen Gebieten dagegen sind junge Menschen häufiger auf die Unterstützung Erwachsener angewiesen.

Die beschriebenen Einschränkungen können weitreichende Folgen haben – von sozialer Isolation über eingeschränkte Bildungs- und Freizeitmöglichkeiten bis hin zu einer langfristigen Abhängigkeit vom Elternhaus. Ebenso ist es wichtig zu berücksichtigen, dass die Fähigkeit zur eigenständigen Mobilität bei Kindern und Jugendlichen nicht selbstverständlich gegeben ist, sondern erlernt und im Alltag eingeübt werden muss. Eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen bedeutet, dass sie in der Lage sind, selbstständig den ÖPNV zu nutzen oder alltägliche Wege, wie z. B. den Weg zur Schule zu Fuß oder mit dem Fahrrad selbstständig zurückzulegen (vgl. Reese et al., 2019). Der zunehmend verbreitete – im ländlichen Raum oft unvermeidliche – Trend des sogenannten „*Elterntaxis*“ hat jedoch dazu geführt, dass die selbstständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen abnimmt.

Lösungsansätze für strukturelle Herausforderungen

Um die Mobilität von Jugendlichen im ländlichen Raum zu verbessern, müssen in erster Linie die Verkehrsangebote ausgebaut werden, die niedrigschwellig und eigenständig nutzbar sind – insbesondere der ÖPNV sowie sichere Fuß- und Radwege. Solche Verbesserungen kommen nicht nur Kindern und Jugendlichen zugute, sondern auch anderen Bevölkerungsgruppen, die keinen eigenen Pkw besitzen oder nicht (mehr) fahren können – etwa aufgrund finanzieller Einschränkungen, gesundheitlicher Beeinträchtigungen oder ihres Alters. Der Ausbau entsprechender Infrastrukturen ist somit ein Beitrag zu inklusiven und sozial nachhaltigen Mobilitätslösungen.

Darüber hinaus sollte auch die Versorgung vor Ort gestärkt werden. Wenn zentrale Einrichtungen wie Schulen, Einkaufsmöglichkeiten oder Freizeitangebote wohnortnah verfügbar sind, müssen lange Wege gar nicht erst zurückgelegt werden. Das eröffnet auch Kindern die Möglichkeit, alltägliche Ziele selbstständig zu erreichen – und damit wichtige Mobilitätskompetenzen zu erlernen. Ein Beispiel hierfür ist die wohnortnahe Grundschule, die ohne Begleitung erreichbar sein sollte.

Besonders strukturschwache Regionen stehen jedoch vor der Herausforderung, dass aufgrund sinkender Bevölkerungszahlen immer mehr Versorgungsangebote aus wirtschaftlichen Gründen geschlossen oder zusammengelegt werden. Dies betrifft auch den öffentlichen Nahverkehr, dessen Finanzierung im ländlichen Raum grundsätzlich problematisch ist. Sinkende Fahrgastzahlen, ein weit verzweigtes und kostenintensives Streckennetz sowie geringe Einnahmen aus Fahrkartenverkäufen erschweren den wirtschaftlichen Betrieb. Hinzu kommt ein akuter Mangel an Busfahrer:innen, der das Angebot weiter einschränkt (vgl. Klinge, 2011).

In vielen Regionen führt dieser Teufelskreis dazu, dass der ÖPNV zunehmend ausgedünnt wird – mit gravierenden Folgen für die Mobilität all jener, die auf ihn angewiesen sind. Daher bedarf es gezielter politischer und infrastruktureller Maßnahmen, um auch in ländlichen und schrumpfenden Gebieten verlässliche, zugängliche und nachhaltige Mobilitätsangebote sicherzustellen.

Vor dem Hintergrund dieser Problemlagen gibt es verschiedene Handlungsansätze, die geeignet sind, die Mobilitätssituation von Kindern und Jugendlichen nachhaltig zu verbessern:

- *Flexibilisierung des ÖPNV:* Traditionelle Linienverkehre stoßen im ländlichen Raum oft an ihre Grenzen. Flexible Angebote wie Rufbusse, On-Demand-Verkehre oder Bürgerbusse bieten eine bedarfsgerechte und kosteneffiziente Alternative. Diese Dienste können insbesondere außerhalb der Schulzeiten oder in verkehrsschwachen Zeiten eingesetzt werden, um die Mobilität von Jugendlichen zu gewährleisten.
- *Multimodale Mobilitätskonzepte:* Die Kombination verschiedener Verkehrsmittel, etwa Fahrrad und Bahn, kann die Erreichbarkeit verbessern. Der Ausbau sicherer und beleuchteter Radwege und die Bereitstellung von Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen fördern diese intermodale Nutzung.
- *Förderung von Mitfahrgelegenheiten und nachbarschaftlicher Mobilität:* Digitale Plattformen oder lokale Initiativen zur Koordination von Fahrgemeinschaften können insbesondere in strukturschwachen Regionen einen wichtigen Beitrag leisten. Ehrenamtlich organisierte Fahrdienste für Kinder, Jugendliche oder ältere Menschen sollten verstärkt unterstützt werden.

- *Stärkung der Nahversorgung und dezentraler Strukturen:* Die Notwendigkeit weiter Wege kann durch die gezielte Ansiedlung von Bildungseinrichtungen, Treffpunkten und Versorgungsangeboten in Wohnortnähe reduziert werden. Mobile Angebote wie Bibliotheksbusse oder Gesundheitsmobile ergänzen diese Strategie.
- *Digitalisierung und Informationszugang:* Niedrigschwellige digitale Plattformen und Apps können zur besseren Information über bestehende Mobilitätsangebote beitragen, Buchungen erleichtern und die Nutzung des ÖPNV attraktiver machen – insbesondere für jüngere Zielgruppen.

Handlungsperspektiven und politische Empfehlungen

Die Verbesserung der Mobilität von Kindern und Jugendlichen im ländlichen Raum erfordert differenzierte, passgenaue Lösungen. Dabei zeigt sich: Es gibt nicht die eine ideale Maßnahme, sondern vielmehr ein breites Spektrum an Möglichkeiten, die – je nach lokalem und regionalem Bedarf – kombiniert und angepasst werden können. Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) hat mit der Online-Plattform „Mobilikon“ eine wertvolle Wissensbasis geschaffen. Dort sind über 100 Maßnahmen dokumentiert, die konkrete Anleitungen und Beispiele zur Umsetzung bieten – von Bürgerbussen über digitale Mitfahrplattformen bis hin zur Reaktivierung alter Bahnstrecken.

Zu den häufig erprobten und erfolgreich eingesetzten Maßnahmen zählen:

- *Bedarfsverkehre:* Kleinbusse statt Linienverkehr mit großen Gefäßen
- *Bürgerbusse:* ehrenamtlich organisierte, flexible Fahrdienste
- *KombiBus-Konzepte:* die Verknüpfung von Personen- und Gütertransport
- *Jugendtaxi und Taxigutscheine:* sichere, kostengünstige Mobilitätsangebote am Abend oder in lückenhaften ÖPNV-Zeiten
- *Mitfahrerbänke:* niedrigschwellige, sichtbare Lösung für spontane Mitfahrgelegenheiten
- *Lokale Mobilitäts-Apps:* zur Organisation von Fahrdiensten oder Buchung von Rufbussen
- *Reaktivierung von Schienenstrecken:* zur Stärkung der Schienenanbindung ländlicher Regionen

Ein zentrales Fazit vieler Pilotprojekte lautet: Es gibt keine One-size-fits-all-Lösung. Stattdessen müssen Regionen, Landkreise und Kommunen jeweils individuell prüfen, welche Maßnahmen ihren räumlichen, infrastrukturellen, sozialen und finanziellen Rahmenbedingungen entsprechen. Entscheidend ist, dass alle Ansätze mehr Flexibilität, Bedarfsorientierung und multimodale Verknüpfung ermöglichen.

Konkrete Handlungsempfehlungen

Damit diese Vielfalt an Lösungsansätzen tatsächlich in der Fläche ankommt, braucht es klare Impulse und gezielte Maßnahmen. Hierbei gilt es zum einen, grundlegende Infrastrukturen bereitzustellen und zum anderen muss die kommunale Ebene befähigt werden. Im Bereich Infrastrukturausbau ist ein *flächendeckendes Mobilfunk- und Breitbandnetz* Grundvoraussetzung für moderne Mobilitätslösungen wie Buchungs-Apps, digitale Fahrpläne oder Sharing-Modelle. Der Ausbau muss prioritär gefördert werden. Ebenso ist der Ausbau von sicheren Fahrradinfrastrukturen von großer Bedeutung. Hierzu zählen nicht nur sichere und beleuchtete Fahrradwege, sondern auch Abstellanlagen.

Die Stärkung der kommunalen Ebene umfasst verschiedene Aspekte: Städte, Gemeinden und Landkreise benötigen nicht nur finanzielle und personelle Ressourcen, sondern auch die Freiheit und das Vertrauen, neue Wege zu gehen, innovative Lösungen zu erproben und passgenaue Mobilitätskonzepte zu entwickeln. Denn gerade auf kommunaler Ebene werden Maßnahmen konkret geplant, umgesetzt – und wirken dort, wo die Menschen leben und ihre alltägliche Mobilität gestalten.

- *Empowerment von relevanten Akteuren:* Viele erfolgreiche Projekte im ländlichen Raum sind durch das Engagement einzelner Akteur:innen vor Ort entstanden. Dieses Potenzial gilt es zu fördern: durch ausreichend Personal in Kommunen, Qualifizierungsangebote, sowie durch die gezielte Stärkung zivilgesellschaftlichen Engagements.
- *Mut zu neuen Wegen und Experimenten:* Innovative Mobilitätslösungen entstehen oft außerhalb etablierter Strukturen. Kommunen sollten den Spielraum erhalten, neue Ideen zu erproben, z. B. im Rahmen von Reallaboren oder Modellregionen. Dabei ist es wichtig, einen offenen Umgang mit Scheitern zu ermöglichen und daraus zu lernen.
- *Finanzielle Förderung ausbauen und entbürokratisieren:* Förderprogramme sollten niedrigschwelliger gestaltet und besser zugänglich gemacht werden. Besonders kleine Kommunen benötigen Unterstützung bei der Antragstellung, Abrechnung und Durchführung von Projekten – hier sind begleitende Beratungs- und Servicestellen sinnvoll.
- *Partizipation von Kindern und Jugendlichen stärken:* Die Zielgruppe selbst sollte in die Planung neuer Mobilitätsangebote aktiv eingebunden werden. Beteiligungsformate wie Jugendforen, Projektwerkstätten oder digitale Feedbackplattformen ermöglichen passgenaue Lösungen und erhöhen gleichzeitig die Akzeptanz.
- *Förderung von Vernetzung und Wissenstransfer:* Gute Ansätze sollten nicht isoliert bleiben. Austauschformate wie Regionalkonferenzen, digitale Plattformen oder Fachnetzwerke ermöglichen den Transfer erfolgreicher Modelle und regen zur Nachahmung an.

Quellen

Becker, H.; Moser, A. (2013): Jugend in ländlichen Räumen zwischen Bleiben und Abwandern– Lebenssituation und Zukunftspläne von Jugendlichen in sechs Regionen in Deutschland. Thünen Report 12, Hrsg. Thünen-Institut für Ländliche Räume, Braunschweig. URL: https://literatur.thuenen.de/digbib_extern/dn052561.pdf

Klinge, A. (2021): Ländliche Mobilität. Bundeszentrale für politische Bildung, URL: <https://www.bpb.de/themen/stadt-land/laendliche-raeume/335912/laendliche-mobilitaet/#node-content-title-0>

Reese, N.; Ortmeier, K. N.; Riepe, B; Coulthard, P. (2019): Evaluierung/Monitoring des Projekts „Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxi an meiner Schule“. Kreis Gütersloh, Stadt Rheda-Wiedenbrück, URL: <https://www.kreis-guetersloh.de/themen/energie-klima/klimabildung/lass-t-uns-laufen-weniger-elterntaxi-an-meiner-schule/19-06-24-projektarbeit-evaluierung-und-monitoring-des-projektes-lasst-und-laufen-sicher.pdf?cid=ivy>.

Schwedes, O., Ringwald, R. (2021): Daseinsvorsorge und Öffentliche Mobilität: Die Rolle des Gewährleistungsstaats. In: Schwedes, O. (Hrsg.) Öffentliche Mobilität. Springer VS, Wiesbaden.

Steinkohl, E (1999): Mobilität - Begriff, Wesen, Funktion. In: Steinkohl, E; Knoepffler, N.; Bujnoch, S. (1999): Auto-Mobilität als gesellschaftliche Herausforderung. Herbert Utz Verlag: München.