

INHALT:

Stellungnahme

Horst Krumpen
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
Landesverband Mecklenburg-Vorpommern e. V.

zu den

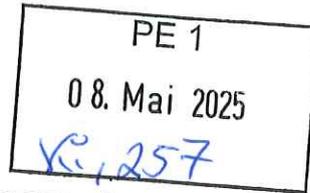
**Orientierungsfragen an die Sachverständigen zur Anhörung der
39. Enquete-Kommissionssitzung am 09.05.2025**

zum Themencluster 4

„Kinder- und Jugendgerechte Infrastruktur/Lebensräume“

zum Thema

„Mobilität und Erreichbarkeit: Verkehrsinfrastruktur für junge Menschen“



ADFC LV M-V. e.V. • Münzstraße 1 • 19055 Schwerin

Öffentliche Anhörung „Mobilität und Erreichbarkeit :
Verkehrsinfrastruktur für junge Menschen“

8. Mai 2025

Ausgewählte Fragestellungen wurden vom ADFC Landesverband
MV beantwortet.

Allgemeine Fragen

1. **Wie bewerten Sie die Datenlage zur Mobilität von Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen sowie zur Erreichbarkeit einschlägiger Infrastrukturen im Land?**

Antwort: Die für uns im Ehrenamt zugänglichen Daten sind nicht auf einem aktuellen Stand – die meisten Daten sind aus der Zeit vor Corona und zum Teil nicht sehr aussagefähig für das Land MV.

Was ist Ihnen bekannt über Schul- und Freizeitwege, Elterntaxis zeitlichen und räumlichen

Mobilitätseinschränkungen? **Antwort:** Schulwege in Grundschulen, bei oftmals kurzen Entfernungen werden häufig von Elterntaxis zurückgelegt. Dies liegt aus unserer Sicht zum einen an den oftmals festgelegten „Mindestentfernungen“, um ein Busticket im Rahmen der Schülerbeförderung zu erhalten, zum anderen aber auch an unsicheren Schulwegen, bei denen die Eltern Angst haben, ihre Kinder zu Fuß oder per Fahrrad zur Schule fahren zu lassen. Wir erleben als ADFC an Grundschulen leider sehr viele Kinder, die das sichere Radfahren nur sehr begrenzt lernen und beherrschen, dies wirkt sich dann natürlich auch auf das Verhalten in der Freizeit aus. Regional sind die Unterschiede jedoch enorm. Es kann aus unserer Sicht keine klare Aussage getroffen werden, die für das ganze Land gilt. Es ist erforderlich zu diesen Fragestellungen die kleinteiligen Räume in Städten, Kommunen genau anzuschauen. Die früher oftmals erstellten Schulwegpläne werden von vielen

Bankverbindung
VR Bank Mecklenburg eG
IBAN DE54140613080000428710
BIC GENODEF1GUE

Steuernummer
Finanzamt Schwerin
090/141/15924

Amtsgericht Schwerin
Vereinsregister 807

Schulen nicht mehr fortgeführt, die uns oftmals genannte Begründung lautet, dass Schulwegpläne bei freier Schulwahl keinen Sinn mehr machen. Wir als ADFC bewerten dies anders und wünschen uns verpflichtende Schulwegpläne für alle Schulen, mindestens aber für alle Grundschulen. Nur wenn sich mit den sicheren Schulwegen beschäftigt wird, werden möglicherweise notwendige Veränderungen auch eingeleitet.

2. Inwiefern unterscheidet sich die Mobilität junger Menschen in Mecklenburg-Vorpommern nach Alter, Gender, gesundheitlicher Einschränkung, Einkommen der Eltern, Herkunft und Lebensort?

Aus der Sicht und Kenntnis des ADFC MV gibt es in der Frage der Mobilität große Unterschiede. Regionale Unterschiede, die abhängig sind von Infrastruktur und ÖPNV Angebot. Junge Menschen sind sehr stark angewiesen auf einen funktionierenden ÖPNV und auf eine Infrastruktur, die sicher ist, wenn beides nicht vorhanden ist, dann führt dies zu Einschränkungen im Aktionsradius und auch in der Möglichkeit am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen. Sicher ist auch die Frage von gesundheitlichen Einschränkungen oftmals mit einem geringeren Aktionsradius verbunden. Das Einkommen der Eltern kann je nach finanziellen Möglichkeiten diese Effekte verbessern oder Einschränkungen verstärken.

3. Wie kann system- und regionenübergreifende, jugendgerechte, sichere und selbstbestimmte Mobilität bedarfsgerecht für junge Menschen umgesetzt werden und wie können sich Bahn, Bus, Rad und PKW dabei ergänzen bzw. entlasten?

Aus Sicht des ADFC MV gibt es sicher Ansätze, die landesweit Effekte erzeugen können, dazu zählen: Verlässliche und bedarfsgerechte Angebote bei Bahn und Bus, die aufeinander abgestimmt und getaktet sind. Ein einfaches Ticketsystem, welches übergreifende Nutzung zulässt. (Deutschlandticket oder ähnliches) Das Fahrrad auch in der E-Variante kann dabei ein Verbindungselement sein – leider fehlt es sehr häufig an sicherer Radinfrastruktur, der Ausbau ist sehr schleppend und hängt leider immer noch im Wesentlichen an der Frage der Anzahl der Autos auf der Straße. Diese „Scharnierfunktion“ setzt auch eine gute Ladeinfrastruktur, sowie echte Mitnahmemöglichkeiten voraus, die derzeit im Bereich ÖPNV noch die Ausnahme sind. Verkehrsinfrastruktur muss aus dem Blickwinkel von

Reiseketten organisiert werden, sonst scheitert die Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsarten. Die Nutzung von PKW rückt bundesweit bei jungen Menschen leicht zurück – es zeigt sich aber, wenn andere Strukturen nicht da sind, dann werden viele Nutzerinnen und Nutzer im ländlichen Raum an den PKW verloren – ein „zurück“ zu anderen Verkehren ist ein schwerer Weg.

4. Welche Rolle spielen unterschiedliche Verkehrsmittel (Fuß- und Radverkehr, Busse und Bahnen, motorisierter Individualverkehr) sowie ihre intermodale Verknüpfung für junge Menschen in Mecklenburg-Vorpommern und wo sind dieser Mix und auch Umstiegsorte ausbaufähig, um die Mobilität junger Menschen nachhaltig zu verbessern?

Zunächst verweise ich auf die Antwort zu Frage 3, da stecken schon Antworten auf Frage 4 drin. Klar ist, um den Radverkehr mit dem öffentlichen Personenverkehr zu verknüpfen, bedarf es mehr Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder, sowie bessere und sichere Abstellanlagen an den Umstiegspunkten, auch und gerade im ländlichen Raum. Dazu gehört auch eine ausreichende Ladeinfrastruktur für E-Bikes.

5. Welche Alternativen werden jungen Menschen geboten, die weder die finanziellen Mittel für ein Auto noch einen Zugang zu gutem Nahverkehr haben?

In aller Regel bleiben diesen jungen Menschen Fahrrad und „Schusters Rappen“, denn oftmals sind dann auch die Möglichkeiten des Elterntaxis eingeschränkt. Der Rufbus ist in diesem Zusammenhang eine wichtige und sinnvolle Ergänzung des Nahverkehrs im ländlichen Raum, wo ein Linienverkehr nicht sinnvoll ist. Gerade in solchen Bereichen ist eine sichere Infrastruktur oftmals nicht gegeben.

6. Welche innovativen Ansätze und guten Beispiele können Sie zur Verbesserung der Mobilität junger Menschen in den verschiedenen Altersgruppen, diversen individuellen Voraussetzungen und unterschiedlichen Landesteilen empfehlen?

Es gibt aus Sicht des ADFC MV eine klare Richtschnur für alle politisch Verantwortlichen, die sie zum Leitbild ihres Handelns machen sollten. Jede und jeder Verantwortliche muss sich fragen, ob er sein eigenes Kind alleine auf den Weg zur Schule, zum Sport oder wohin auch immer schicken würde. Wenn diese Frage mit Nein beantwortet wird, dann gibt es Handlungsbedarf.

7. Inwiefern sind vielleicht gerade Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene sowohl bedürftig als auch aufgeschlossen für erneuerbar angetriebene und flexibel digitalisierte Mobilitätsangebote?

Eine wunderbare Fragestellung ob bedürftig oder nicht, wir nehmen wahr, dass die jüngere Generation allen flexiblen Mobilitätsangeboten gegenüber offen ist, auch den digitalen.

8. Wie kann unnötige oder erzwungene Mobilität junger Menschen vermieden oder verringert werden bzw. wie können ggf. notwendige Fahrtzeiten von diesen Altersgruppen besser genutzt werden?

Bei der Beantwortung dieser Frage drängt sich die Frage auf, wer definiert was unnötige Mobilität ist? Die Frage, ob Fahrten reduziert oder verringert werden können, ist individuell zu beantworten und nicht pauschal.

9. Welche Entwicklungen erwarten Sie im Mobilitätsangebot, die für Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene in Mecklenburg-Vorpommern bis 2040 relevant werden? Wie sollte Politik im Interesse der jungen Menschen darauf reagieren?

Aus Sicht des ADFC erwarten wir einen weiteren Anstieg der Radfahrenden und auch einen Anstieg bei E-Rollern. Ebenso zeichnet sich Stand heute ab, das Sharing Angebote und ÖPNV eine wichtigere Rolle spielen werden. Ob und wie autonomes Fahren in MV zunehmen wird, ist heute noch offen. Politik muss rechtzeitig Weichenstellungen vornehmen und nicht wie heute beim Ausbau der Radinfrastruktur und beim ÖPNV zu spät zu reagieren.

Politische Mitbestimmung

10. Wie können junge Menschen zu Fragen ihrer Mobilität und Erreichbarkeiten durchgehend und wirksam beteiligt werden, also informiert und angehört werden, mitbestimmen und selbstbestimmen dürfen und dabei Selbstwirksamkeit erfahren?

Es bedarf der Organisation von Mitwirkungsmöglichkeiten auf allen kommunalen Ebenen durch Beiräte, wie Kinder und Jugendparlamente und Jugendbeiräte, die zu Fragen der Mobilität echte Einflussnahmemöglichkeiten erhalten müssen. Z.B. durch in den Satzungen verankerte Regelungen und beispielsweise regelmäßige Anhörungen.

11. Welche Möglichkeiten haben Vereine und Träger, Kinder und Jugendliche bei der Erreichbarkeit des Austragungsortes des Hobbys bzw. des Ehrenamtes zu unterstützen?

Es kommt auf den jeweiligen Verein an, sofern dieser dem Landessportbund angehört, gibt es ggf. Förderung in Form von Fahrgeld oder anderer Unterstützung. Viele kleinere Vereine, die dem LSB nicht angehören, haben es diesbezüglich sehr schwer. Auch Mittel der Ehrenamtsstiftung bedürfen einer sorgfältigen Planung, wenn der jeweilige Verein sie denn bekommt. In vielen Fällen ist es das Engagement der Eltern und Ehrenamtlichen, welches eine solche Möglichkeit bietet.

ÖPNV

12. Wie beurteilen Sie die Chancen und Herausforderungen von Entwicklungsmaßnahmen wie einem übergreifend abgestimmten Landesnetz, einem einheitlichen, volldigitalisierten MV-Tarif sowie einem kostenlosen Schüler:innenticket?

Die Chancen, um die Mobilität der Jugend zu erhöhen, sind gut.

13. Wie kann eine bessere und finanzierbare Anbindung des ländlichen Raumes an den ÖPNV gelingen? Inwiefern wird die Mobilität junger Menschen durch den Fokus auf den ÖPNV in ländlichen Regionen eingeschränkt?

Wenn die Politik den öffentlichen Personenverkehr als Teil der Daseinsvorsorge versteht und ernsthaft eine Verkehrswende herbeiführen möchte, dann muss der ländliche Raum so angebunden sein, dass jedem Menschen unabhängig vom Alter eine Teilnahme am Leben, Beruf, Sport, Freizeit möglich ist. Für die Finanzierung des motorisierten Individualverkehrs stehen genügend Gelder bereit, obwohl hier die Förderung möglicherweise nicht mehr notwendig ist. Der alte Streit um die Finanzierbarkeit muss überwunden werden, es bedarf eines deutlichen Ausbaus des ÖPNV, bevor die Menschen eine noch stärkere Bereitschaft zur Nutzung des ÖPNV haben. Das jetzt begonnene System der Rufbus Linien ist eine gute Alternative zu großen Bussen und auch flexibel, die Finanzierbarkeit muss dauerhaft gewährleistet werden – eine plötzliche Einstellung zerstört Vertrauen und schadet der Verkehrswende.

14. Welche Alternativen gibt es, um Mobilität für Jugendliche in Regionen mit schwachem ÖPNV?

Siehe Antwort 13 – Stichwort Rufbus

15. Ist es sinnvoll, Millionen in den Ausbau des ÖPNV zu investieren, obwohl viele junge Menschen eher auf Individualverkehr setzen?

Ja, es ist sinnvoll, denn dieser früher scheinbar klare Weg zu Führerschein und PKW wird von immer mehr jungen Menschen so nicht mehr mitgetragen. Es ist ein „Henne“-„Ei“-Problem. Erst gab es keine Anbindung im ländlichen Raum, dann war der motorisierte Individualverkehr die einzige Alternative. Kluge Politik kann das ändern.

Pkw

16. Wie können Jugendliche beim Erwerb des Führerscheins (finanziell) unterstützt werden?

Ich gehe davon aus, mit Geld. Die Sinnhaftigkeit dieses Einsatzes von Finanzen ist eine politische Entscheidung.

17. Sehen Sie in der Verteuerung von Führerscheinen, Kraftstoffen und Autos eine bewusste Ausgrenzung junger Menschen?

Nein, sicher keine bewusste Ausgrenzung junger Menschen, eher eine bewusste Ausgrenzung von Menschen mit geringen finanziellen Mitteln, dies muss nicht deckungsgleich sein.

18. Welche Rolle spielen kostengünstige und flexible Mobilitätslösungen wie Carsharing oder Mitfahrplattformen für Jugendliche?

Aus unserer Sicht eine immer größere im städtischen Raum. Im ländlichen Raum von MV, eher eine untergeordnete Rolle, weil derzeit das Angebot zu gering ist.

Sicherheit

19. Wie können Schulwege sicherer gemacht werden, insbesondere in ländlichen Gebieten?

Sichere Schulwegpläne müssen die Grundlage bilden und in den Kommunen auch ernst genommen werden. Fuß- und Radwegeinfrastruktur müssen ausgebaut und dauerhaft (unabhängig vom Wetter) nutzbar sein. Es gelten die Hinweise aus Antworten im ersten Teil des Fragekataloges.

Radwege

20. Inwiefern schränkt die Fokussierung auf nachhaltige Mobilitätskonzepte wie Radwege die Bedürfnisse der Jugend tatsächlich ein?

Dem ADFC MV ist keine finanzielle oder politische Fokussierung auf Radwege, deren Bau oder Instandsetzung oder Pflege bekannt. Die Bereitstellung eines verkehrssicheren Wegeangebotes kann niemanden einschränken, schon gar keine Bedürfnisse der Jugend.


Horst Krumpen