

ExpertInnengespräch: Nachhaltige Mobilitätsbildung und zukunftsfähige Lebensstile

„Welche Rahmenbedingungen sind nötig, damit sich insbesondere Kinder und Jugendliche, aber auch Erwachsene umweltfreundlich bewegen?“ Das war die Kernfrage, die Moderatorin Monika Dollinger vom Bayerischen Rundfunk in die ExpertInnenrunde warf. Antworten darauf gaben Anja Hänel vom Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) in Berlin, Dr. Claus Tully vom Deutschen Jugendinstitut in München, Gerrit Poel vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Landesgruppe Bayern, sowie Andreas Schuster vom Netzwerk Slowmotion, Green City e.V. in München. Deren Statements sind im Folgenden kurz zusammengefasst:

Statements von Dr. Claus Tully vom Deutschen Jugendinstitut in München

Dr. Claus Tully bestätigte anhand von Umfragezahlen des Deutschen Jugendinstituts, dass sich bei der jungen Generation in den letzten 20 Jahren viel in Bezug auf ihr Mobilitätsverhalten verändert hat. Früher seien insbesondere junge Männer mit 18 Jahren ins Auto eingestiegen und darin sitzen geblieben. Anhand von neuen Statistiken, die z.B. besagen, dass der Autobesitz bei jungen Menschen in der Stadt um 20 Prozent in den letzten 20 Jahren abgenommen hat, insgesamt viel weniger Kilometer gefahren werden und das Einstiegsalter für den Führerschein angestiegen ist, könne man eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens feststellen. Finanzielle Gründe, Jobunsicherheiten, schnelle persönliche und berufliche Veränderungen und hohe Flexibilität seien ausschlaggebend, warum sich viele junge Leute kein Auto mehr leisten. Außerdem sei Fitness und Körperlichkeit ein ganz wichtiger Aspekt für Jugendliche und junge Erwachsene, um ihr eigenes „Selbst“ zu demonstrieren. „Ein cooles Mobiltelefon oder Auto kann heute ja jeder haben“, so Tully. So praktizierten junge Leute im städtischen Raum oft einen nachhaltigen Lebensstil ohne jedoch, dass die Nachhaltigkeit für sie eine Rolle spiele. „Nachhaltigkeit ist nach wie vor nicht wichtig für Jugendliche, doch die Praxis zeigt, dass sie sich nachhaltig verhalten. Das finde ich sehr schön!“, so Tully.

Rund 70 Prozent der Jugendlichen zwischen 16 und 18 Jahren leben in verdichteten Räumen, oftmals auch im Übergangsbereich zwischen Stadt und Land. Hier ist die Anbindung zu öffentlichen Verkehrsmitteln, laut Tully, oft günstig. Dennoch müsse man sich bei der Diskussion um das Thema Mobilität genau vergegenwärtigen, von wem man spricht. Die Anbindung zu allgemeinbildenden Schulen sei für Kinder und Jugendliche immer gewährleistet, doch häufig sei es ein Problem für Jugendliche, in der Berufsausbildung zum Ausbildungsort zu kommen. Auch Menschen, die in etwas preisgünstigeren Stadtteilen leben, sind oft nicht so gut angebunden.

Auf die Frage hin, wie sich Jugendliche ihre Mobilität gestalten, merkte Tully an, dass heute viele Jugendliche ihre Mobilität über das Smartphone organisieren. Also die neue Technik wird genutzt, beispielsweise über Apps, um jederzeit in den Fahrplan schauen zu können.

Zum Thema Verkehrssicherheit macht Tully eine kritische Anmerkung: „Man muss vom Thema Verkehrssicherheit hin zur Übernahme von Verantwortung für sich selbst.“ Die Verkehrssicherheit hält er für ein veraltetes Konzept. Produzenten von Unfällen, wie Kinder und Jugendliche, müssten darauf vorbereitet werden, für sich und andere Verantwortung zu übernehmen.

Anja Hänel vom Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) in Berlin

Anja Hänel vom Verkehrsclub Deutschland (VCD) aus Berlin bemerkte, dass es relativ einfach ist, die Zielgruppe der Kinder zum Thema nachhaltige Mobilität anzusprechen. „Kinder bewegen sich gerne, denn Bewegung bedeutet für sie Selbständigkeit“, so Hänel. Da jedoch viele Eltern Angst haben, ihre Kinder selbständig unterwegs sein zu lassen, sind diese heute weniger alleine unterwegs als früher. Daher schließe Mobilitätsbildung gerade im Elementarbereich und in der Grundschule auch die Elternbildung mit ein. Dazu bietet der Verkehrsclub Deutschland verschiedene Kampagnen an.

Wichtig sei, laut Hänel, Kinder und Jugendliche an Stadtplanungsprozessen zu beteiligen. „Kinder und Jugendliche verhalten sich im Verkehr oft anders, als Erwachsene es erwarten“, so Hänel. „Kinder flitzen über Nachbargrundstücke, nehmen andere Wege und Abkürzungen.“ Um die Gefahrenpunkte aus Kindersicht zu erkennen, wäre eine Beteiligung von Kindern und Jugendlichen daher wichtig, dies werde jedoch heute immer noch recht selten praktiziert.

Auf die Frage, ob der Treibhausgasausstoß ein Argument für ein anderes Mobilitätsverhalten für Kinder und Jugendliche sei, bemerkte Hänel, dass dies altersstufenabhängig sei. Kinder der 5. und 6. Klasse kennen die Problematik, möchten sich im Alltag auch gerne konform verhalten und die Umwelt schützen.

Problematisch sei das Thema Reisen, bei dem andere Aspekte wichtiger seien. Doch bei der Alltagsmobilität sieht das etwas anders aus. So resümiert Hänel, dass selbst wenn Nachhaltigkeit und Klimaschutz nicht die oberste Priorität für die Entscheidung von Kindern und Jugendlichen seien, so habe man doch bei der Mobilität das Glück, viele Argumente, wie die Bewegung, Kosteneinsparung etc., auf seiner Seite zu haben.

Als wichtigste Rahmenbedingung, damit Kinder und Jugendliche in der Stadt sicher mobil sein können, hält Hänel eine Tempo 30-Regelung überall in der Stadt. Dazu gibt es eine neue Europäische Bürgerinitiative für Tempo 30. „Kinderunfälle treten nicht gehäuft an Schulen auf, Kinder sind überall in der Stadt unterwegs, deshalb nützt es nichts, wenn man nur Tempo 30 vor Schulen vorschreibt“, so Hänel.

Gerrit Poel vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Landesgruppe Bayern

Gerrit Poel spricht sich verkehrspolitisch für ein attraktiveres ÖV-Angebot aus. „Wenn man weiß, dass alle zehn Minuten eine Tram fährt, steigt man eher ein“. Außerdem müsse die Sicherheit im städtischen Verkehrsraum verbessert werden, damit sich Kinder vernünftig und auch selbständig darin bewegen können. Dabei müsse man insbesondere diejenigen erreichen, die sich nicht informiert fühlen oder nicht wissen, wie sie den ÖV nutzen können sowie diejenigen, die öffentliche Verkehrsmittel nicht cool genug finden. Dies könne seines Erachtens am besten über Projekte, wie Mobi-Race (ein Schulprojekt, das die Münchner Verkehrsbetriebe zusammen mit Green City e.V. anbieten, um Kinder und Jugendliche im Rahmen einer Art „Schnitzeljagd“, mit den öffentlichen Verkehrsmitteln vertraut zu machen, mehr Infos unter: [/www.mvg-mobil.de/projekte/mobi-race/](http://www.mvg-mobil.de/projekte/mobi-race/)) geschehen.

Andreas Schuster vom Netzwerk Slowmotion, Green City e.V. aus München

Andreas Schuster ist sich sicher, dass man Kindern durchaus die Auswirkungen für die Umwelt nahe bringen kann, wenn man mit ihnen über das Thema nachhaltige Mobilität spricht. „Über die Kinder erreicht man auch das Elternhaus“, so Schuster. Jugendliche hätten

jedoch oft einen starken Drang zur Individualisierung ihrer Mobilität. „Gerade kurz vor dem Führerschein ist nochmal eine schwierige Phase, an Jugendliche heranzukommen“, so Schuster. Da müsste Überzeugungsarbeit mit angesagten Methoden, nach dem Motto „Carsharing - mein erstes Auto ist eine ganze Flotte“, geleistet werden.

Wichtig ist es für Schuster, mit unterschiedlichen Methoden an die verschiedenen Zielgruppen heranzutreten. Als Beispiel erwähnt er die Green City-Aktion „Bus mit Füßen“ in München. Hier wird ein Elternteil zum Busfahrer und sammelt an verschiedenen Ecken Kinder auf, die zu Fuß zur Schule begleitet werden. „Die Kinder bekommen Mützen und T-Shirts und sind sehr stolz darauf“, so Schuster. Hier bestätigen sogar die LehrerInnen, dass sich diese Kinder im Unterricht besser konzentrieren könnten – ein weiterer positiver Nebeneffekt einer umweltfreundlichen Mobilität.

Auf die Frage hin, warum in der ExpertInnenrunde immer nur von der Stadt gesprochen würde, antwortete Schuster, dass auf dem Land andere Sachzwänge, wie schlechte Anbindungen, eine nachhaltige Mobilität oft schwierig machten. Doch da rund 50 bis 80 Prozent der Treibhausgase in der Stadt ausgestoßen werden und hier auch die meisten Menschen leben, ist es für Schuster durchaus legitim, zunächst die Ballungsräume unter die Lupe zu nehmen. Dabei wirbt er für eine postfossile, menschenfreundliche und genussvolle Mobilität. Durch eine aktive, wahrnehmende Mobilität, bei der sich die Städte „verlangsamen“, können die Menschen ihre Wege wieder genießen und ihre Eindrücke, die sie durch das langsame „Mobil-sein“ gewinnen, auch verarbeiten. „Bei Kindern hat man erforscht, dass sie, wenn sie zu Fuß unterwegs sind, viel mehr erleben. Das gleiche gilt auch für Erwachsene“, so Schuster. Auch er plädiert dafür, Städte wieder für Menschen zu bauen, statt Kinder für den Verkehr zu erziehen. „Mobilität muss wieder mit Leben gefüllt werden“, so Schusters Aufforderung an die TeilnehmerInnen der Tagung.