

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Kai Boris Gehring, Winfried Hermann,
Peter Hettlich und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Jugend und Mobilität

Mobilität hat für Jugendliche einen hohen Stellenwert.

Von einer selbst bestimmten automobilen Mobilität sind Kinder und Jugendliche weitestgehend ausgeschlossen. Sie gehören zu den hauptsächlich unmotorisierten Verkehrsteilnehmern (z. B. als Fahrradfahrer, Fußgänger, ÖPNV-Nutzer), deren Aktionsradius sich aber mit zunehmendem Alter ausweitet. Dabei sind Kinder und Jugendliche von den negativen Begleiterscheinungen unserer Mobilitätsentwicklung besonders betroffen. Umweltbelastungen, Flächenverbrauch, Verkehrsunsicherheit und Unfälle sowie Lärm betreffen insbesondere junge Generationen und wirken sich negativ auf ihre Gesundheit und Entwicklung aus.

Vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung stellt sich insbesondere für Kinder und Jugendliche in ländlichen Regionen die Frage, wie ihr Zugang zum öffentlichen Personen-Nahverkehr und damit die Erreichbarkeit von öffentlichen Einrichtungen und Angeboten der Bildung und Betreuung, der Kultur und der Freizeitangebote gesichert bleibt. Auch wenn bekannt ist, dass Mobilität im Alltag von Kindern und Jugendlichen eine hohe Dringlichkeit und Präsenz besitzt, gibt es über die Probleme, die sich für sie daraus ergeben kaum öffentliches Bewusstsein.

Viele Familien mit Kindern ziehen gerne „ins Grüne“. Dort ermöglicht das ÖPNV-Angebot aber oft keine ausreichende Teilhabe der Kinder und Jugendlichen am gesellschaftlichen Leben. Gründe dafür sind das unzureichende Streckennetz oder die geringe Taktung an den Haltestellen. Während der Anschluss an das öffentliche Straßennetz gesetzlich geregelt ist, gibt es für den Anschluss an den ÖPNV keine derartigen Zielformulierungen. Als Schülerinnen und Schüler oder als Auszubildende machen Kinder und Jugendliche die Erfahrung, dass für sie schlechtere Standards gelten als für normale Fahrgäste. Und das, obwohl an ihnen dank des Ausgleichstatbestands des § 45a des Personenbeförderungsgesetzes mehr als an Erwachsenen verdient wird. Die Freistellungsverordnung führt dazu, dass für freigestellte Schülerverkehre geringere Standards gelten als im normalen Personenverkehr.

Auf Grund der mangelnden Angebotstruktur des Schienen- und Personen-nahverkehrs vor allem in den ländlichen Räumen ist es nicht verwunderlich, dass Jugendliche danach streben, möglichst schnell einen Führerschein zu erwerben, um vermeintlich attraktivere Verkehrsmittel wie Mofa, Motorrad oder Auto nutzen zu können. Per Auto mobil zu sein bedeutet für Heranwachsende ein Gewinn an Freiheit, Selbständigkeit, und Unabhängigkeit. Diese Mobilitätsbedürfnisse werden durch das als unzulänglich empfundene Bus- und Bahnangebot verstärkt. Über Verkehrsalternativen wird im Rahmen der Führer-

scheinausbildungen allerdings nicht informiert. Das automobile Mobilitätsverhalten wird daher unter anderem auch durch die Art unserer Führerscheinausbildung begünstigt.

Wir fragen daher die Bundesregierung:

1. Welchen Handlungsbedarf sieht die Bundesregierung vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung hinsichtlich der Mobilität von Kindern und Jugendlichen insbesondere auch in ländlichen Regionen?
2. Wie wirkt sich die Kürzung der ÖPNV-Regionalisierungsmittel um 106 Mio. Euro im Bundeshaushalt 2006 sowie insgesamt um 3,3 Mrd. Euro für die Jahre 2003 bis 2010 auf die Mobilitätsmöglichkeiten von Kindern und Jugendlichen, Schülerinnen und Schülern sowie Auszubildenden aus?
Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung darüber, in welchem Umfang das ÖPNV-Angebot im ländlichen Raum infolge dessen ausgedünnt bzw. reduziert wird?
3. Plant die Bundesregierung zielgruppenspezifische Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung und Öffentlichkeitsarbeit für nachhaltige Mobilität von Jugendlichen?
4. Wie steht die Bundesregierung zur Umsetzung einer offensiven und intelligenten Kampagne für mehr Verkehrssicherheit für Kinder und zur Bewerbung des ÖPNV für Jugendliche?
5. Denkt die Bundesregierung über alternative Mobilitäts- und Beförderungsmöglichkeiten im Alltag der Kinder und Jugendlichen nach, die auch durch bürgerschaftliches Engagement unterstützt werden können?
6. Ist es aus Sicht der Bundesregierung vertretbar, bürgerschaftliche Initiativen wie beispielsweise eingetragene Vereine, die im Bereich der Kinder- und Jugendarbeit tätig sind, bei Reisen kommerziellen Reiseunternehmen gleichzustellen (§1 PBefG)?
 - a) Wenn ja, plant die Bundesregierung dazu konkrete Initiativen und wie sehen die zeitlichen Planungen dieser Initiativen aus?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
7. Wie viele Kinder und Jugendliche sterben jährlich durch Verkehrsunfälle?
Wie verhält sich diese Zahl prozentual zu anderen Todesursachen von Kindern und Jugendlichen?
8. Wie viele Kinder und Jugendliche sind seit Bestehen der Bundesrepublik Deutschland durch Verkehrsunfälle gestorben?
Wie viele Kinder und Jugendliche erleiden jährlich seit 1949 durch Verkehrsunfälle bleibende körperliche und/oder seelische Schäden?
9. Welche Unfallursachen spielen bei Unfällen mit Personenschaden von Kindern und Jugendlichen unterschieden nach Verkehrsmitteln welche Rolle?
10. Welche konkreten Abhilfemöglichkeiten und Maßnahmen zur Verringerung der Verkehrsunfälle von Kindern und Jugendlichen ergreift die Bundesregierung?
 - a) Liegen der Bundesregierung Ergebnisse darüber vor, ob Geschwindigkeitsbegrenzungen zur Verringerung der Verkehrsunfälle mit Kindern und Jugendlichen geführt haben?
 - b) Hält die Bundesregierung die Regelungen zur technischen Sicherheit von Fahrrädern und Kleinkrafträdern als Hauptverkehrsmittel von Kindern und Jugendlichen für ausreichend?
 - c) Falls nicht, welchen Optimierungsbedarf sieht die Bundesregierung und welche Konsequenzen zieht sie daraus?

11. Wie beurteilt die Bundesregierung das Begleitete Fahren („Führerschein mit 17“)?
12. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung bezüglich der Senkung von Unfallzahlen durch das Begleitete Fahren?
13. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, die Führerscheinausbildung zu einer umfassenden Mobilitätsausbildung aufzuwerten?
14. Will die Bundesregierung am § 45a des Personenbeförderungsgesetzes (Ausgleichspflicht) festhalten?
 - a) Wenn ja, warum?
 - b) Wenn nein, wann und in welcher Form will die Bundesregierung hierzu initiativ werden?
15. Wie steht die Bundesregierung zur Abschaffung der Freistellungsverordnung im Bereich der Schülerbeförderung?
16. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit einer Umstellung der Förderung von Schülerverkehren von der Objekt- auf die Subjektförderung, etwa in Form von Mobilitätsgutscheinen?
17. Wie beurteilt die Bundesregierung eine gesetzliche Koppelung der Erschließung an eine ÖPNV-Anbindung zu koppeln, damit neu erschlossene Flächen nicht nur an das öffentliche Straßennetz sondern auch an den ÖPNV angebunden sind?

Berlin, den 14. September 2006

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion

