Handreichung für das Konzept Jugendbeteiligung im ÖPNV

(Entwurfsfassung)

A) Gründe für eine Jugendbeteiligung

Eine Kultur oder ein verbindliches Verfahren, wie die Erfahrungen der Jugendlichen zur Verbesserung des ÖPNV beitragen können, gibt es in Deutschland kaum - obwohl Jugendliche fast die einzige Bevölkerungsgruppe sind, die auf Mobilität jenseits des Autos angewiesen ist. Von Jugendlichen wiederum wird Mobilität immer wieder als Thema in Befragungen benannt. Dabei geht es vor allem um die Orte, in denen kein Schulstandort für weiterführende Schulen vorhanden und in denen am Abend der öffentliche Personennahverkehr (Freizeitverkehr) nicht sehr gut ausgebaut ist. Bei der großen Befragung von 2.400 Jugendlichen aus dem Jahr 2016 (veröffentlicht in: Archiv der Jugendkulturen e. V./Postillion e. V. 2017) waren es beispielsweise in Schönau 13% der Jugendlichen, die dies bei den offenen Fragen zum Thema gemacht haben. In den folgenden jährlichen Bedarfsuntersuchungen ist das Thema Mobilität auch häufiger genannt worden. Sicherlich hängt dies mit einer verstärkten öffentlichen Wahrnehmung bezüglich der Notwendigkeit eines öffentlichen Personennahverkehrs zusammen. In der WIR-Studie (Farin/Mey 2020) wird deutlich, dass sich gerade Jugendliche aus dem ländlichen Raum ein besseres ÖPNV-Angebot wünschen. Sie sind deutlich unzufriedener hinsichtlich Fahrtdauer und Erreichbarkeit von beliebten Freizeitzielen. Zudem wurde herausgearbeitet, dass gerade die „immobilen Jugendlichen“ vom Dorf deutlich öfter aus ihrer Heimat wegziehen wollen als Jugendliche, die mit dem ÖPNV-Angebot zufrieden sind und sich bereits in frühen Jahren aufgrund der guten Anbindung frei bewegen können. Je ländlicher die jungen Menschen leben, desto eingeschränkter ist ihre Mobilität. Diese müssen eine wesentlich höhere und andere Mobilitätsleistung aufbringen, um an ihr weiter entferntes Freizeitziel zu gelangen, als Jugendliche, die in größeren und besser angebundenen Städten wohnen. Es kann für Jugendliche

frustrierend sein, wenn die Mobilitätsvoraussetzungen nicht gegeben sind. Dies führt schnell und bereits sehr früh zu einer Unzufriedenheit mit dem Wohnort und löst den Wunsch aus, schnell in eine andere Stadt zu ziehen.

Gerade ländliche Regionen sind darauf angewiesen, dass junge Bürger/innen ein positives Bild von ihrer Herkunftskommune haben, um dort zu bleiben bzw. nach dem Studium in der Phase der Familiengründung wieder zurückzuziehen. Wir konnten aus vergangenen Studien (*Check das*!, *WIR*) nachvollziehen, dass Orte für Jugendliche attraktiver werden, je mehr sich die Erwachsenen darum bemühen, den Ort als jugendgerechten Ort zu gestalten.

Durch die Jugendbeteiligung erhoffen wir uns die *Identifikation von Jugendlichen mit dem Ort* zu verbessern, sie konnten durch ihr Engagement Erfahrungen im politischen Austausch sammeln und als Bürger/innen Veränderungen anstoßen (*Lernort Demokratie*).

Jugendliche Mobilität ist vor allem unter dem Aspekt des *Klimaschutzes* zu sehen. Um eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs zu erreichen, wäre es nahezu sträflich, die Gruppe, die auf den ÖPNV angewiesen ist, nicht frühzeitig einzubinden. Nur so kann verhindert werden, dass sie nach dem Erwerb des Führerscheins dem ÖPNV verlorengehen.
Das Fraunhofer-Institut kam in seiner Studie „Mobilitätswende 2030 – Vom Linienbus zur öffentlichen Mobilität der Zukunft“ zu einem ähnlichen Ergebnis:

„Schüler/innen haben meist keine Wahlfreiheit, da ihre Reisemöglichkeiten in der Regel auf den öffentlichen Personennahverkehr wie Bus und U-Bahn beschränkt sind. Sie sind aber bereits Nutzer und Tester. Sie an den ÖPNV zu binden, ihre Belange zu berücksichtigen, ihre Motivation zu nutzen und sie z. B. durch Schulungen als ‘Begleiter’ und Bindeglied zu den Aufgabenträgern und Busunternehmen zu nutzen, bedeutet, die Chance wahrzunehmen, unvoreingenommene Nutzer/innen zu begeistern, die wiederum Einfluss auf Familie, Freunde und Bekannte haben. Gleichzeitig sind dies vielleicht die eigenen zukünftigen Mitarbeitenden. Wichtig ist deshalb, bereits die Schülerbeförderung mit zu betrachten, wenn es darum geht, die Nutzerbelange zu berücksichtigen. Die Zwangsnutzer/innen von heute, deren Massenbeförderung aktuell einen Großteil der Finanzierung des ÖPNV ausmacht, sind potenzielle freiwillige und überzeugte Nutzer/innen von Angeboten.“

Mobilität ist für Jugendliche eine Form der *gesellschaftlichen Teilhabe*. Sie befinden sich in einer Lebensphase, in der sie selbstständig werden und neue soziale Räume erschließen wollen. Daher ist es leicht nachvollziehbar, dass das Thema Mobilität für Jugendliche von entscheidender Bedeutung ist. Teilhabe bedeutet aber auch, dass sich die Verantwortlichen für Nahverkehr und Jugendhilfeplanung dieser Aufgabe bewusst sind und Jugendliche bei diesem wichtigen Thema mit einbeziehen.

B) Rahmen einer Jugendbeteiligung

1. Mit Jugendlichen gemeinsam ist es möglich, ein Mobilitätskonzept für die Kommunen zu entwickeln (Jugendliche sind Experten für Mobilität).

2. Veränderung braucht engagierte erwachsene Personen in der Bevölkerung und bei Entscheidungsträgern.
3. Die Nahverkehrsbranche muss das Thema Jugendbeteiligung für sich entdecken – Jugendhilfeplanung und Nahverkehrsplanung müssen miteinander verzahnt werden.
4. Jugendbeteiligung sollte in Fragen der Mobilität interkommunal und anlassbezogen erfolgen.

Jugendliche als Expertinnen und Experten

Im Grunde ist folgende Aussage fast schon banal: Jugendliche sind auf alle Formen der Mobilität (außer Auto) angewiesen, wenn sie sich eigenständig aus ihrem Ort bzw. innerhalb des Orts bewegen wollen. Das bedeutet, Jugendliche sind Vielnutzer einer Mobilität jenseits des Autos. Dadurch haben sie ein aus der Praxis heraus entstandenes Wissen, wie die Systeme funktionieren. Es ist ihnen auch bewusst, wo die Mängel liegen bzw. wo Verbesserungsbedarfe bestehen. Es ist klar, dass es sich dabei natürlich um subjektive Einzelmeinungen handelt. Allerdings bedeutet das auch, dass die Erfahrungen umso vielfältiger und repräsentativer werden, je mehr Jugendliche gewonnen werden können, was letztlich nur eine Bereicherung bei der Entwicklung des Konzepts sein kann. Wer in der Verkehrsplanung oder der Kommunalpolitik beschäftigt ist, weiß, dass kein Verkehrsteilnehmer objektiv an eine Verkehrsplanung herangehen wird, da es jeder aus seiner Perspektive sieht. Das ist bei Jugendlichen nicht anders.

Im Idealfall gibt es im Ort eine aktive Gruppe, die das Thema aufgreift, eigenständig Konzepte erarbeitet und diese an die Politik weiterreicht. Die Regel wird jedoch sein, dass eine Kommune auf Jugendliche zugeht, die sich mit dem Thema beschäftigen möchten. Hier braucht es nach unserer Erfahrung Menschen, die in der Jugendarbeit erfahren sind und die wissen, wie Jugendliche am besten motiviert werden können. Wichtig ist auch, dass sie gleichzeitig das Know-how haben, mit Jugendlichen gemeinsam an einem Mobilitätskonzept zu arbeiten.

Veränderung braucht engagierte Köpfe im Gemeinwesen.

Bei der Umsetzung eines von Jugendlichen erarbeiteten Mobilitätskonzepts benötigt es im Gemeinwesen engagierte Köpfe aus der Bevölkerung und bei den Entscheidungsträgern. Dazu gehören Bürgermeister/innen, Verantwortliche bei dem für die Gestaltung des ÖPNV zuständigen Amt (Aufgabenträger) und die für den Straßenverkehr zuständigen Behörden. Außerdem ist es wichtig, Menschen als Multiplikatoren zu motivieren, um das Thema in der gesamten Bevölkerung platzieren zu können.

Der Erfolg hängt von der Einstellung der beteiligten Personen ab. Es muss Menschen in Schlüsselpositionen geben, die die Idee begrüßten und sich sehr aktiv für die Umsetzung der von den Jugendlichen erarbeiteten Konzepten einsetzen. Wenn es Personen gibt, die die Idee gut finden und die offen für die Weiterentwicklung des ÖPNV im Allgemeinen sind, bestehen gute Chancen, dass Erfolge erzielt werden.

Jugendbeteiligung in der Nahverkehrsbranche – Verzahnung von Jugendhilfeplanung und Nahverkehrsplanung

Die Realität ist jedoch, dass die kleineren Kommunen selbst geringe Einflussmöglichkeiten haben, da eine Buslinie zumindest im ländlichen Raum immer gemeindeübergreifend organisiert werden muss und damit auch andere Kommunen mit im Boot sind. Insgesamt fiel auf, dass die für den ÖPNV Zuständigen keine Erfahrungen im Dialog mit Jugendlichen haben. Bei der Ausschreibung von Linien findet im Vorfeld keine Beteiligung von Jugendlichen oder Erwachsenen statt. Eine Beteiligung ist aus unserer Sicht an dieser Form der Ausschreibung zwingend notwendig.

Die Frage, wie die Kommunikation zwischen dem Aufgabenträger und den Jugendlichen stattfinden kann, wird immer eine lokale Antwort benötigen, da jede Region andere Strukturen und Erfahrungen mit Jugendbeteiligung oder Beteiligung von Bürger bei Fragen der Mobilität hat. Es ist sicherlich ein Unterschied, ob in einer Region der Schwerpunkt beispielsweise eher auf dem Fahrrad oder dem Bus liegt. Dort, wo vor allem ein schienengebundener und damit vom Land als Aufgabenträger zur Verfügung gestellter ÖPNV vorherrscht, werden nochmal ganz andere Jugendbeteiligungsstrukturen notwendig sein. Hier ist dann wiederum eher das Land gefordert.

Gleichwohl spricht für eine kontinuierliche Beteiligung, dass immer wieder neue Jugendgenerationen in diese Fragen eingebunden werden können. Gerade das Ziel, demokratische Prozesse zu lernen, spricht natürlich stark für eine kontinuierliche Jugendbeteiligung. Auch hier zeigt sich, dass, je nachdem welches Ziel man verfolgt, lokal unterschiedliche Herangehensweisen entstehen können.

Eine aus unserer Sicht sehr sinnvolle Vorgehensweise ist der in allen Gebietskörperschaften vorgenommene Jugendhilfeplanungsprozess, der im VIII. Sozialgesetzbuch in § 80 vorgeschrieben ist. Hinzu kommt die Nahverkehrsplanung/Mobilitätsplanung, die jeder Land- und Stadtkreis in gewissen Abständen vornimmt. Diese beiden Planungsprozesse sind voneinander entkoppelt. Dabei ist die Nahverkehrsplanung für den Alltag der Jugendlichen wahrscheinlich wichtiger als die Jugendhilfeplanung. Mobilität ist für alle Jugendlichen täglich ein Thema. Die Jugendhilfeplanung spricht grundsätzlich alle Jugendlichen an, jedoch geht es gerade auf der Landkreisebene eher um eine Planung für die Hilfen zur Erziehung, die wiederum nur einen kleinen Teil der Jugendlichen im Alltag betreffen.

Aus unserer Sicht scheint es daher eine wichtige Aufgabe von Land- und Stadtkreisen zu sein, diese beiden Planungsprozesse miteinander zu vernetzen. Bei der Mobilitätsplanung sollte eine Jugendbeteiligung ermöglicht werden. Wobei klar ist, dass eine Mobilitätsplanung niemals jährlich erfolgen kann, sodass immer nur bestimmte Jahrgänge der Jugendlichen daran partizipieren können. Bislang fehlen Konzepte für diesen gemeinsamen Planungsprozess. Daher kann an dieser Stelle lediglich auf diese Idee hingewiesen und eine Entwicklung in diese Richtung angeregt werden.

Mobilität findet aber (zumindest im ländlichen Raum) weitgehend interkommunal statt. Bis auf den örtlichen Verkehr bzw. die Organisation der letzten Meile ist es nicht ausreichend, lediglich den kleinen Mikrokosmos einer Kommune im Blick zu haben. Andererseits dürfte aber auch eine kreisweite Betrachtung keine praktikable Vorgehensweise sein. Hier fehlen Erfahrungen in der interkommunalen Zusammenarbeit bei der Erstellung von Mobilitätskonzepten. Wenn Verkehr über Kreisgrenzen oder gar Ländergrenzen organisiert werden soll, müssen sich mehrere Gemeindeverwaltungen, Gemeinderäte und Aufgabenträger miteinander abstimmen. Die Gebietskulisse könnte analog zu der in vielen Regionen im Rahmen der Jugendhilfeplanung erfolgten Einteilung in Planungsräumen aufgegriffen werden. Betrachtet werden sollten Räume, in denen sich Jugendliche aufhalten und bewegen. Vor dem Hintergrund dieser Räume könnte dann der ÖPNV organisiert werden. Blaupausen wird es hier nicht geben. Insgesamt gilt: Jugendbeteiligung sollte in Fragen der Mobilität interkommunal und anlassbezogen erfolgen.

Die These lautete zum Projektende auf jeden Fall, dass solche Beteiligungsformate zwingend sozialräumlich durchgeführt werden müssen. Der Blick von Jugendlichen, die am vorherrschenden Automobilverkehr nicht teilhaben können, scheint zwingend notwendig zu sein. Zunächst müssten aber erst einmal in der Praxis erprobte „Leuchttürme“ entstehen. Dabei können die bereits erwähnte Jugendhilfeplanung, die nach dem VIII. Sozialgesetzbuch zwingend Aufgabe einer jeden Kreisverwaltung bzw. Stadtverwaltung ist, oder der nach dem ÖPNV-Gesetz notwendige Mobilitäts- oder ÖPNV-Plan Instrumente sein.

C) Handlungsempfehlung

Jugendarbeit in der Verantwortung für die Jugendbeteiligung

Um Jugendliche an der Mitgestaltung des ÖPNV zu beteiligen, braucht es verschiedene Kompetenzen: Zunächst geht es darum, zu erfassen, auf welche Weise Jugendliche überhaupt beteiligt werden können bzw. wie dies anschließend realisiert werden kann. Dies ist vor dem Hintergrund zu sehen, dass der ÖPNV zweifelsohne ein von Erwachsenen geprägtes Fachgebiet darstellt. Da es zur Jugendbeteiligung bereits zahlreiche Literatur gibt, möchten wir uns in dieser Handreichung auf das ganz spezielle Thema *Jugendbeteiligung am ÖPNV* vor dem Hintergrund eines grundsätzlichen Verständnisses darüber wie dieser im jeweiligen regionalen Kontext funktioniert, beschränken. Dabei ist es immer von Vorteil, wenn alle Beteiligten den ÖPNV selbst nutzen und Feldkenntnis vorweisen können. Abgesehen davon ist es natürlich auch wichtig, genug Interesse daran zu haben, sich in die Materie einzuarbeiten.

Als Akteure würden wir daher vor allem die Hauptamtlichen in der mobilen und offenen Jugendarbeit bzw. der Schulsozialarbeit sehen. Sie verfügen über die notwendige Kompetenz mit Jugendlichen Beteiligungsprozesse anzustoßen und zu moderieren. Zudem ist diese Berufsgruppe mittlerweile in fast allen Regionen der Republik tätig, weshalb keine zusätzlichen Personalressourcen geschaffen werden müssten. Das Konzept *Jugendbeteiligung am ÖPNV* ist ganz bewusst auch sehr einfach gehalten, damit es mit wenig Arbeitsaufwand umgesetzt werden kann. Selbstverständlich sind je nach Möglichkeiten Ergänzungen und Erweiterungen möglich. Unser Konzept ist so gedacht, dass es nicht nur modellartig mit vielen Personalressourcen funktioniert, sondern sich gut in den Arbeitsalltag integrieren lässt.

Natürlich sind Schwerpunktsetzungen der Fachkollegen notwendig, denn ganz ohne Arbeitsaufwand ist die Umsetzung nicht möglich.

Unsere Empfehlung ist es, die soziale Arbeit mit der Jugendbeteiligung zu betrauen. Zudem sollte die Nahverkehrsplanung mit der Jugendhilfeplanung verzahnt werden. Beide Bereiche sind bundesgesetzlich unterschiedlich geregelt. Daher wird man bei dem Versuch eine engere Kooperation umzusetzen auf diverse Schwierigkeiten stoßen. Dennoch lohnt es sich den Fokus darauf zu setzen. Zu beachten ist dabei, dass sich die Jugendhilfeplanung lediglich um Kinder, Jugendliche und vielleicht noch Familien kümmert, während Nahverkehrsplanung ein Mehrgenerationenprojekt ist und hier sehr viel mehr Interessen berücksichtigt werden müssen. Dennoch hat sich gezeigt, dass eine gemeinsame Abstimmung sinnvoll ist, zumal in der Jugendhilfeplanung auch zu klären ist, wie Familien, Kinder und Jugendliche die Angebote des ÖPNV nutzen können.

Einschränkend muss gesagt werden, dass wir in dem Konzept davon ausgehen, dass alle einen guten ÖPNV möchten bzw. ihn auch nutzen möchten. Allerdings wissen wir natürlich auch (ohne eine Empirie bedienen zu müssen), dass die Realität etwas anders aussieht und dass Entscheidungsträger und Bürger eher mehrheitlich noch das Auto favorisieren. Deshalb können vom Konzept *Jugendbeteiligung am ÖPNV* keine Wunder erwartet werden.

Der ÖPNV kann auf zwei Wegen geplant werden. Wenn der Aufgabenträger (in der Regel die Stadtverwaltung einer kreisfreien Stadt oder das Landratsamt) über einen eigenen Verkehrsbetrieb verfügt, kann nach § 108 GWB eine Direktvergabe erfolgen. Dies ist immer dann der Fall, wenn eine Vorausschreibung ergibt, dass kein Verkehrsbetrieb ohne öffentliche Zuschüsse betreiben würde. Die zweite Möglichkeit ist, dass eine Nahverkehrsleistung in der Regel in einem Verbund verschiedener Linien in einer Region ausgeschrieben wird. Diese Ausschreibung hat in der Regel eine recht lange Laufzeit, sodass die Jugendbeteiligung nur rechtzeitig vor der Ausschreibung erfolgen kann. Am besten bevor der Aufgabenträger das Angebot für die Ausschreibung strukturiert und mit den Städten und Gemeinden bespricht. Das erfordert einen sehr langen Vorlauf, was bedeutet, dass die Jugendlichen unter Umständen sehr lange auf ein Ergebnis warten müssen bzw. nur alle acht bis zehn Jahre eine Jugendgeneration daran beteiligt werden kann. Unabhängig davon wird empfohlen, die Jugendbeteiligung interkommunal zu organisieren (dabei sind das Liniennetz bzw. der Linienverlauf zu berücksichtigen). Gleichzeitig ist es wichtig, lokal orientiert vorzugehen, da die Interessen (das haben Praxisprojekte gezeigt) in den einzelnen Orten doch sehr unterschiedlich seien können.

Wie bereits erwähnt sollte die Jugendbeteiligung im Vorfeld einer Ausschreibung stattfinden. Natürlich kann sie auch während einer Ausschreibung durchgeführt werden, denn grundsätzlich geht es darum, Rückmeldungen der Jugendlichen zum Betrieb des ÖPNV zu erhalten. Diese Informationen sind nicht unbedingt ausschreibungsrelevant. Meist geht es um kleinere Veränderungen von Abfahrtszeiten, Veränderungen aufgrund von geänderten Stundenplänen, Haltestelleneinrichtungen, Beleuchtungskonzepte, das Verhältnis zu den Busfahrern etc.

Das Konzept Jugendbeteiligung am ÖPNV hat nicht den Anspruch, repräsentative Erkenntnisse zu generieren. Mit anderen Worten: Es geht nicht darum, prozentuale Ergebnisse darzustellen. Sondern, Jugendliche sollen als Experten für den ÖPNV aus der Nutzerperspektive gewonnen werden, um diese Erkenntnisse an die Fachleute des ÖPNVs weiterzugeben und gegebenenfalls Moderationsprozesse in die Wege zu leiten. Dabei können Jugendliche auch lernen wie das System des ÖPNVs funktioniert und warum der ein oder andere Vorschlag nicht umsetzbar ist, weil beispielsweise die Kosten zu hoch oder die Nachfrage zu gering sind. Im Kern geht es also darum miteinander ins Gespräch zu kommen, um gegenseitig davon zu profitieren.

D) Ablauf des Konzepts *Beteiligung von Jugendlichen am ÖPNV*

Das Konzept ist auf wenige Schritte ausgelegt, die regional angepasst werden können. Ein danach geplantes Projekt sollte grundsätzlich zeitlich befristet werden.

1. Benennung der Aktionsgruppe

Zunächst sollte im Rahmen einer Aktionsgruppe festgelegt werden, wer das Projekt steuert. Wie bereits erwähnt halten wir hier die mobile bzw. offene Jugendarbeit oder die Schulsozialarbeit für geeignet, da diese Arbeitsfelder über die Kompetenz verfügen, Jugendbeteiligungsprozesse zu initiieren. Selbstverständlich sind auch andere Akteure für die Umsetzung vorstellbar, etwa der Aufgabenträger oder das Busunternehmen, wenn dort entsprechende Kompetenzen vorhanden sind.

Idealerweise sollten die Jugendlichen mit in die Aktionsgruppe einbezogen werden. Sie können über Schulen, Konfirmandengruppen, Jugendweihegruppen, Vereine, Jugendgemeinderäte, Jugendforen etc. gefunden werden.

Beim Projekt in Wilhelmsfeld wirkte ein kleiner Kern von Jugendlichen sehr aktiv mit, was sich als überaus positiv herausstellte. Durch die Erfahrungen die diese Jugendlichen dabei sammelten, konnten sie anschließend in anderen Orten als Interviewer eingesetzt werden.

2. Idee der Aktionsgruppe

In der Aktionsgruppe sollten Ideen entwickelt werden, wo die Mängel im ÖPNV vorhanden sein könnten. Dies ist vor allem dann sinnvoll, wenn Jugendliche in der Gruppe dabei sind. Dabei ist allerdings darauf zu achten, dass das Projekt nicht von Anfang an in eine bestimmte Richtung gelenkt wird. In dem Sinn, dass anschließend nur noch diese Mängel bestätigt werden und nicht weiterhin ergebnisoffen gearbeitet wird. In dieser Phase sollte schon eine Idee für die Mobilität in der Region zusammengestellt werden. Die begleitenden Erwachsenen, die vielleicht nicht ganz so ÖPNV affin sind, haben die Gelegenheit, sich in dieser Phase intensiver mit der Thematik zu beschäftigen.

Entwicklung/Erstellung eines Flyers

Erarbeitung der Fragen für Interviews

Erarbeitung der Fragen für Onlinebefragung

Auswertung der Befragungen (?)

3. Interviews

Für die Datensammlung eignen sich Interviews mit den Jugendlichen. Hierzu sollte bereits in der Aktionsgruppe herausgearbeitet werden, was das Ziel der Befragung ist, was also herausgefunden werden soll, welche Punkte besonders interessant oder welche Thesen ggf. zu überprüfen wären. Daraus resultieren dann der Fragenkatalog bzw. die Leitfragen für das Interview. Zu beachten ist hierbei beispielsweise, dass die Fragen auch wirklich von den Jugendlichen beantwortet werden können und

dass sie möglichst aufeinander aufbauen und nicht „hin und her hüpfen“. Ja/Nein-Fragen sollten nur gezielt eingesetzt werden, z.B. wenn eine klare Position erfragt werden soll. Wichtig ist außerdem, ein Vorgehen festzulegen, wie die Jugendlichen am besten erreicht werden können (auf der Straße, in Bussen, in Bahnen, in der Schule etc.). Die Durchführung der Interviews können Jugendliche übernehmen, die nach Möglichkeit schon erste Erfahrungen auf diesem Gebiet sammeln konnten oder einen kleinen Input erhalten haben, wie sie die Interviews besonders gewinnbringend führen können. Von Vorteil hat sich in den vergangenen Projekten gezeigt, wenn die Interviewenden echtes Interesse an der Thematik haben. Auf jeden Fall sollten sie über das Thema und das Ziel der Befragung informiert sein. Empfehlenswert ist, die Interviews z.B. mit einem Diktiergerät aufzuzeichnen, um sie später auswerten zu können. Alternativ müsste jemand die Interviews zumindest stichwortartig protokollieren. Gut wäre es, einen Flyer zu haben, den man den befragten Jugendlichen mitgeben kann, damit diese mehr Informationen über das Projekt erhalten bzw. das Ganze besser einordnen können.

Auch ein Online-Fragebogen ist denkbar, indem man den Jugendlichen z.B. auf der Straße einen QR-Code gibt, über den sie die Fragen direkt beantworten oder mit nach Hause nehmen können. Die Verteilung des QR-Codes könnte auch über Schulen durchgeführt werden.

Sowohl bei einem persönlichen Interview als auch bei einer Online-Befragung ist es wichtig, das Ganze nicht zu lang werden zu lassen, damit möglichst viele (alle) auch bis zum Ende dabeibleiben.

Nach der Auswertung der Befragungen geht es darum, das weitere Vorgehen zu planen. Die erarbeiteten Punkte könnten beispielsweise mit dem Straßenbauamt, dem Busunternehmen etc. besprochen werden. Dabei ist es wichtig, eine gute Kommunikation zu pflegen.

4. Erstellung eines Mobilitätskonzepts

Auf dieser Datengrundlage kann die Aktionsgruppe ein Mobilitätskonzept erstellen, das anschließend mit Fachleuten diskutiert werden kann. Zur finalen Auswertung sollten möglichst alle Jugendlichen eingeladen werden.

Gefördert durch:

Bundesministerium
für Landwirtschaft, Ernährung
und Heimat

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages