Jugendliche Mobilität im ländlichen Raum

Silas Boguslawski, Moritz Braun, Mattis Fahldiek, Marcel Gottfried, Maxim König, Vanessa König, Marlene Lenz, Pauline Lenz, Jessica Simeth

HIRNKOST

Originalausgabe
© 2021 Hirnkost KG
Lahnstraße 25, 12055 Berlin
prverlag@hirnkost.de
www.hirnkost.de
Alle Rechte vorbehalten
1. Auflage August 2021

Vertrieb für den Buchhandel
Runge Verlagsauslieferung
msr@rungeva.de

Privatkunden und Mailorder
https://shop.hirnkost.de

Layout
Johanna Legnar
www.legnar-design.com

Lektorat
Klaus Farin

ISBN
PRINT: 978-3-949452-03-1
PDF: 978-3-949452-05-5
EPUB: 978-3-949452-04-8
Dieses Buch gibt es auch als E-Book – bei allen Anbietern und für alle Formate.

Unsere Bücher kann man auch abonnieren:
https://shop.hirnkost.de

Gefördert durch:

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Jugendliche Mobilität im ländlichen Raum

Inhaltsverzeichnis

6 Jugendliche Mobilität – ein Projekt

6 Wie kam es zu einem Bundesmodellprojekt in Wilhelmsfeld?

10 Das Projekt im Bundesmodellprojekt LandMobil – unterwegs in ländlichen Räumen

14 Das Modellprojekt im Luftkurort Wilhelmsfeld

18 Jugendliche erarbeiten ein Mobilitätskonzept

18 Es lohnt sich, mit Jugendlichen zu arbeiten

21 Jugendliche haben Mobilitätsideen entwickelt

35 Verlauf und Ereignisse der Modellprojektarbeit

40 Erkenntnisse aus dem Modellprojekt: Jugendbeteiligung zur Mobilität

40 Die Einschätzung des Modellprojekts aus überregionaler Sicht durch den Verkehrsingenieurs Christoph Gipp, IGES Berlin

44 Die Einschätzung des Modellprojekts aus kommunaler Sicht von Christoph Oeldorf, Bürgermeister von Wilhelmsfeld

46 Schlussfolgerungen aus Sicht der Projektverantwortlichen Jessica Simeth und Stefan Lenz

61 Kinder- und Jugendbeteiligung ist kein „nice to have", sondern geltendes Recht (Klaus Farin)

69 Anhang

69 Literatur

69 Online-Quellen

71 Film

71 Dank

Jugendliche Mobilität – ein Projekt

Wie kam es zu einem Bundesmodellprojekt in Wilhelmsfeld?

Der Postillion e. V. führt seit dem Jahr 2016 jährlich eine Bedarfsabfrage bei Jugendlichen im Rhein-Neckar-Kreis durch. Dabei war Mobilität an unterschiedlichen Orten ein Thema, das von den Jugendlichen benannt wurde. Es handelt sich vor allem um die Orte, in denen kein Schulstandort für weiterführende Schulen vorhanden ist 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 *Check das! – Jugend im Rhein-Neckar-Kreis*, Hirnkost Verlag 2017) waren es beispielsweise in Schönau 13 Prozent der Jugendlichen, die dies bei den offenen Fragen zum Thema gemacht haben. In den folgenden jährlichen Bedarfsuntersuchungen (letztmalig im Sommer 2018) ist das Thema Mobilität häufiger genannt worden. Sicherlich hängt dies auch mit einer verstärkten öffentlichen Wahrnehmung bezüglich der Notwendigkeit eines öffentlichen Personennahverkehrs zusammen.

Hinzu kommen die Diskussionen zu Fahrverboten bzw. Klimaschutz. Dadurch ist auch bei Jugendlichen deutlich geworden, dass der Individualverkehr, wie er im Moment praktiziert wird, nicht sehr zukunftsfähig ist. Dazu gehört auch die in den Ballungsgebieten vorhandene Verkehrsverdichtung. Selbst in der Gemeinde Wilhelmsfeld (3.200 Einwohner:innen), die dem ländlichen Raum zugehörig ist, allerdings direkt an die Stadt Heidelberg anschließt, ist der Anteil der Pkw von 1985 bis heute um über 65 Prozent gestiegen, was insgesamt natürlich eine Zunahme an Verkehrsbelastungen bewirkt.

Gleichzeitig ist der öffentliche Personennahverkehr für die Jugendlichen der Mobilitätsfaktor schlechthin, zumindest dort, wo Fahrradverkehr nicht möglich ist, da die Distanzen zu weit bzw. die Strecken zu bergig sind. Klaus Farin beschreibt in seinem Buch *Über die Jugend und andere Krankheiten* (Hirnkost 2018), wie die Privatisierung einstmals staatlicher

Dienstleistungen (Telefon, Post, öffentlicher Verkehr etc.) zu einem realen Bedeutungsverlust des Staates für den jugendlichen Alltag geführt hat:

„Die zunehmende Verlagerung von Entscheidungsstrukturen auf die internationale Ebene, bei gleichzeitig nicht abreißenden Berichten über gewaltige Ausmaße ökonomischer Misswirtschaft mit nicht selten verheerenden ökologischen Folgen, hat die Distanz der Jugendlichen gegenüber der Politik weiter verstärkt."

Er führt ferner dazu aus, dass auch die Jugendparlamente und Beiräte in den Kommunen daran im Grundsatz nichts geändert haben. Gleichzeitig nehmen wir in der Mobilen Jugendarbeit eine zunehmende Politisierung von Jugendlichen wahr, wenn ihre Interessen berührt werden, wobei dies meist nicht von langer Dauer ist. Als Beispiel kann angeführt werden, dass über die Mobile Jugendarbeit und Jugendbeteiligungsformen die Öffnungszeiten des Jugendhauses per Gemeinderatsbeschluss verlängert worden sind und Jugendliche durch die Einschaltung der Presse eine Wirksamkeit von Politik erlebt haben.

Unterstützt wird dies durch die Änderung der Gemeindeordnung Baden-Württemberg im Jahr 2016. Durch die Neuaufnahme des § 41a Gemeindeordnung Baden-Württemberg ist es eine Verbindlichkeit für die Gemeinden, dass sie Jugendliche in allen sie betreffenden Angelegenheiten einbeziehen müssen. Dies ergibt sich insbesondere für den öffentlichen Personennahverkehr und zur Frage der Mobilität allgemein. Gleichzeitig ist dieser Sektor sehr stark über das Europarecht (Ausschreibungspflicht) und die Debatte, inwieweit Vergaben von ÖPNV-Leistungen notwendig sind, reglementiert worden. Konkret bedeutet das, dass formal die Kommunen bestellen und bezahlen, aber die Landkreise (im Rhein-Neckar-Kreis sogar eigentlich der länderübergreifende Verkehrsverbund Rhein-Neckar) sehr viel mehr das Sagen haben als die jeweiligen Kommunen. Dies führt zu einem Mangel an Flexibilität und es wird eine gewisse Starre erkennbar, die konträr zu den Interessen der Jugendlichen wirkt.

In der WIR-Studie (veröffentlicht in: *WIR. Heimat – Land – Jugendkultur*, Hirnkost 2020) wird deutlich, dass sich gerade Jugendliche aus dem ländlichen Raum ein besseres ÖPNV-Angebot wünschen. Sie sind deutlich

Um eine Buslinie nach Heidelberg zu bekommen, musste die Gemeinde eine Wagenhalle bauen, die „Autohalle“ – Foto von 1982. Foto: Archiv Postillion e. V.

unzufriedener hinsichtlich Fahrtdauer und Erreichbarkeit von beliebten Freizeitzielen. Zudem wurde herausgearbeitet, dass gerade die „unmobilen Jugendlichen" vom Dorf ihre Heimat deutlich öfter verlassen 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 gelegenes Freizeitziel zu gelangen, als Jugendliche, die in größeren und besser angebundenen Städten wohnen. Dies kann natürlich nur im Frust enden, wenn die Mobilitätsvoraussetzungen – vor allem die Anbindung an den ÖPNV – nicht gegeben sind. Dies führt schnell und bereits sehr früh zu einer Unzufriedenheit am Wohnort und löst den Wunsch aus, schnell in eine (andere) Stadt zu ziehen.

Der Postillion e. V. hat für seinen hauptamtlichen Bereich im Jahr 2018 eine Mobilitätsbefragung durchgeführt und darauf aufbauend gemeinsam mit dem Berliner Planungsinstitut IGES ein Mobilitätskonzept erstellt. Dabei hat sich gezeigt, dass gerade junge Menschen ohne Auto in der Region leben wollen und damit auf den öffentlichen Personennahverkehr angewiesen sind. Gleichzeitig gibt es hier sehr viele Schwachstellen und Lücken. Eine Vereinbarkeit von Berufstätigkeit und Mobilität ist ohne Auto im Rhein-Neckar-Kreis oft eingeschränkt. Dies hat natürlich Bedeutung für den Berufseinstieg von jungen Menschen, aber auch für den Postillion e. V., da wir mitunter Stellen nur sehr schwer besetzen können, wenn sie mit öffentlichen Verkehrsmitteln schlecht oder gar nicht zu erreichen sind. Von daher ist hier politischer Druck wichtig, um Verbesserungen zu erzielen.

Das Projekt im Bundesmodellprojekt LandMobil – unterwegs in ländlichen Räumen

Mit der Fördermaßnahme „LandMobil – unterwegs in ländlichen Räumen" fördert das Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft modellhafte Projekte, die eine Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen

zum Ziel haben. Die Fördermaßnahme ist ein Baustein des Bundesprogramms „Ländliche Entwicklung". Die 41 geförderten Einzel- und Verbundprojekte haben 2020 ihre Arbeit aufgenommen und befassen sich mit aktuellen Aspekten der Mobilität in ländlichen Räumen. Die Projekte erhalten jeweils eine Förderung in Höhe von bis zu 180.000 Euro für einen Projektzeitraum von rund drei Jahren.

Die Projekte befassen sich mit den Themenbereichen „Integrierte Mobilität", „Bewusstseinswandel in Richtung alternativer Mobilitätsformen", „Neue Geschäfts- und Finanzierungsmodelle im Hinblick auf Wirtschaftlichkeit für Anbieter und Nutzer", „Verbesserung der Anschlussmobilität" sowie „Elternunabhängige Mobilitätslösungen". Die nachfolgenden Beispiele stellen einen kleinen Ausschnitt aus der Vielfalt der Ansätze zur Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen dar.

So erweitert eine Regionalvermarktungsinitiative in der Mecklenburgischen Schweiz beispielsweise ihr bisheriges Angebot der Auslieferung von Waren des täglichen Bedarfs um den Personennahverkehr. Ziel ist es, die neue Kombination von Personentransport und Warentransport zu erproben. In den Gemeinden Spiekeroog und Neuharlingersiel entsteht ein auf den speziellen Bedarf der Küsten- und Inselbewohner:innen ausgerichtetes stationsgebundenes Elektromobilitätsangebot. Um die Erreichbarkeit von Bahnhöfen und somit die Anschlussmobilität für Einwohner:innen und Urlaubsgäste zu verbessern, ist hierzu am Fährhafen Neuharlingersiel ein Carsharing-Angebot mit einer Flotte von Elektrofahrzeugen geplant.

An der Bundesautobahn 24 wird ein Pendler:innenparkplatz im Landkreis Ludwigslust-Parchim zu einem Mobilitätszentrum auf dem Land ausgebaut. Dort werden eine Mitfahrstation in vier Himmelsrichtungen, eine Lade- und Mietstation für Elektromobilität – E-Autos und E-Fahrräder bzw. Pedelecs – sowie eine digitale Infosäule eingerichtet. Die Bewohner:innen der Region können mit einer Mobilitäts-App zusätzlich zu den lokalen Ride-Sharing-Angeboten auch überregionale Mitfahrgelegenheiten nutzen. Die Beratung der Nutzer:innen in den umliegenden Dörfern übernehmen ehrenamtliche Mobilitätsbeauftragte.

Gemeinsam mit der örtlichen Bevölkerung wird in der Thüringer Rhön ein Mobilitätsnetzwerk mit öffentlichen und privaten Partner:innen entwickelt und getestet. Dabei geht es um die Kombination von ÖPNV und Ride-Sharing-Angeboten. Geplant ist zudem eine länderübergreifende Umstrukturierung des ÖPNV-Netzes, sodass künftig eine Abstimmung der Fahrpläne länderübergreifend erfolgen kann und gemeinsame Tickets, Übergangstarife und neue Mobilitätslösungen in der Grenzregion der Bundesländer Thüringen, Hessen und Bayern geschaffen werden können.

Mobilitätsangebote sind ein wesentlicher Faktor, damit die ländlichen Räume und ihre Gemeinden für Menschen und Unternehmen attraktiv bleiben. Sie stellen die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes sowie von Nahversorgungsmöglichkeiten, ärztlicher Versorgung, Bildungs-, Kultur- und Freizeitangeboten sicher. Im Zuge des demografischen Wandels und mit sinkenden Bevölkerungszahlen verändert sich in ländlichen Regionen die Nachfrage- und Angebotssituation von Gütern und Dienstleistungen. Zunehmend auf zentrale Orte konzentrierte Versorgungs- und Dienstleistungsangebote erschweren gerade bei weitgestreuten Wohnstandorten den Zugang zu Bildungs-, Gesundheits- und weiteren Einrichtungen der Daseinsvorsorge. Die zu überwindenden Distanzen und der Mobilitätsbedarf nehmen zu. Die

Zwei Buslinien erschließen Wilhelmsfeld: Die Linie nach Heidelberg und Schriesheim. Ursprünglich Post, dann Bahn nach Heidelberg, die OEG nach Schriesheim. Inzwischen beide vom DB Rhein-Neckar-Bus. Foto: Archiv Postillion e. V.

Sicherung der Mobilität ist eine zentrale Voraussetzung für die Erreichbarkeit dieser Angebote und Einrichtungen und trägt damit zum Erhalt der Lebensqualität bei.

Aus den bis Anfang April 2019 eingereichten über 150 Projektskizzen wurde fast ein Drittel für das weitere Antragsverfahren vom Kompetenzzentrum Ländliche Entwicklung ausgewählt. Diese kreativen Projektideen verdeutlichten das große Interesse der verschiedenen Akteur:innen an guten Lösungen für die Mobilität auf dem Land und das große, in vielen Fällen ehrenamtliche Engagement der Menschen vor Ort.

Das Modellprojekt im Luftkurort Wilhelmsfeld

Der Luftkurort Wilhelmsfeld liegt auf circa 500 Metern Höhe im vorderen Odenwald. Dort leben etwa 3.200 Einwohner:innen in einer sehr weit verzweigten Siedlungsstruktur. Die Bedingungen für einen ÖPNV sind nicht besonders ideal, da teilweise bis zu einem Kilometer bzw. ein Höhenunterschied von bis zu 100 Metern bis zur nächsten Bushaltestelle zurückgelegt werden müssen. An der Hauptstraße, durch die sich die beiden Buslinien schlängeln, liegen nicht die großen Siedlungsgebiete der Gemeinde. Dies macht Wilhelmsfeld zu einem klassischen Auto-Dorf, in dem innerorts bzw. überregional eher mit dem Auto als mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV gefahren wird. Die Einführung der E-Bikes lässt für den Innerortsverkehr zarte Pflänzchen eines Rückgangs des Autoverkehrs vermuten. Dies dürfte sich bisher jedoch in einem unbedeutenden Prozentbereich bewegen.

Dennoch ist der ÖPNV in Wilhelmsfeld sehr gut ausgebaut worden. Wie kam es dazu? Es gab bereits vor dem Ersten Weltkrieg Bürgerinitiativen, die vom badischen Staat die Einrichtung von Kraftbuslinien forderten. Diese Initiativen wurden durch den Ersten Weltkrieg unterbrochen.

Erst durch Eigenleistungen in den 1920er Jahren durch Errichtung einer Wagenhalle für drei Busse plus Fahrerwohnungen sowie dem Ausbau einer Straße nach Heidelberg konnte 1927 die erste Buslinie eröffnet werden, die von der Deutschen Reichspost betrieben wurde. Dies ist natürlich umso bemerkenswerter, wenn man sich angesichts der Einwohner:innenzahl von nur 950 Personen und der in dieser Zeit geringen Finanzkraft diese Eigenleistungen vor Augen führt. Der Unterstellplatz für die damaligen Busse ist heute noch vorhanden. Die Gebäude werden von der Gemeinde als Bauhof genutzt.

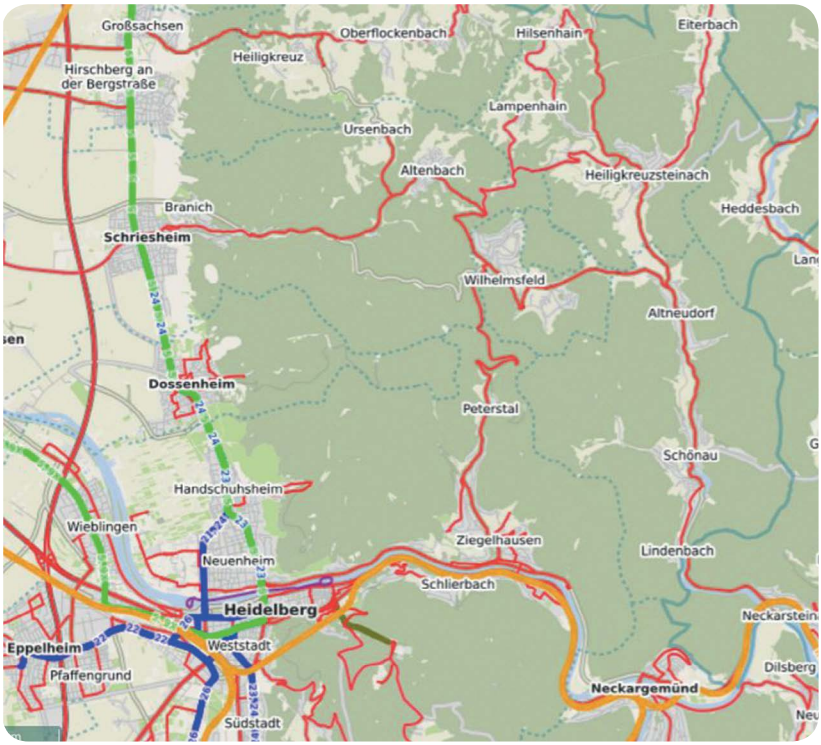
Als die Busse in den 1950er Jahren größer und länger wurden, war der Ort nicht mehr als Unterstellplatz für die Fahrzeuge geeignet. Heute ist Wilhelmsfeld Einsatzort für Busse, die über Nacht in Wilhelmsfeld abgestellt werden. Dies ist sicherlich eine Besonderheit, die aus dieser Tradition herrührt. Die Buslinie wurde bis 1983 von der Post betrieben. Danach kam die

Aus den 1980er Jahren sind vielen Wilhelmsfeld-er:innen heute noch die Schnellbusse der Deutschen Bundespost ein Begriff. Diese haben in der Hauptverkehrszeit die Fahrtgeschwindigkeit deutlich reduziert. Foto: Archiv Postillion e. V.

Fusion der Busdienste von Bahn und Post. Seit dieser Zeit wird die Buslinie von den verschiedenen Bahntochtergesellschaften betrieben: erst im Geschäftsbereich Bahnbus, dann der Busverkehr Rhein-Neckar, der heute noch die Linie betreibt. Für Wilhelmsfeld war der Betrieb der Busse durch Post und Bahn sehr von Vorteil. So ist bis 24 Uhr ein Bus nach Wilhelmsfeld gefahren. Die Gemeinde musste hier keine Kosten übernehmen.

Seit 1979 kooperierte die Deutsche Bundespost mit der damaligen städtischen HSB (nun rnv) in der Bedienung von Ziegelhausen und Peterstal, das seit 1974 zur Stadt Heidelberg eingemeindet wurde.

Die Bindung des Ortes an die damaligen Post- und Bahn-Busse war durch die große Personalkontinuität sehr hoch. Man kannte sich untereinander. Der Bus war Treffpunkt auf der Fahrt in die Schule oder zur Arbeit, was sich in der heutigen Zeit verändert hat. Dafür ist die Häufigkeit der Fahrten nochmals angestiegen, sodass Wilhelmsfeld eine für die Größe des Ortes sehr gute Verbindung hat, die natürlich ausbaufähig ist. Von Montag bis Freitag fahren tagsüber zwei bis drei Busse in der Stunde, am Abend alle 30 bis 60 Minuten.



Das ÖPNV-System 2021

Der Ortsteil Schriesheimer Hof ist 1974 von der Stadt Schriesheim an die Gemeinde Wilhelmsfeld übertragen worden. Bis hierher ist seit 1951 eine Buslinie der damaligen Oberrheinischen Eisenbahngesellschaft (OEG) gefahren, die in den 1980er Jahren bis an die Autohalle verlängert worden ist. Damit ist der Ort über zwei Richtungen an den ÖPNV angebunden: von Wilhelmsfeld über Ziegelhausen nach Heidelberg und inzwischen mit der Bahntochtergesellschaft BRN von Wilhelmsfeld über Schriesheim bis nach Mannheim-Seckenheim. Dieser Bus fährt in der Regel stündlich. Lediglich in den Stoßzeiten ist der Bus im Halbstundentakt unterwegs. Eine ideale Anbindung, die dazu führen könnte, dass der ÖPNV für Jugendliche

durchaus als Alternative zum Auto angesehen wird. Hierzu sind natürlich noch einige Nachjustierungen möglich, wie die von den Jugendlichen erstellten Mobilitätsideen zeigen.

Seit 2019 gibt es auch eine CarSharing-Station in Wilhelmsfeld, eine Kooperation von Stadtmobil Rhein-Neckar und Postillion e. V.

Die Gemeinde Wilhelmsfeld ist Teil des Rhein-Neckar-Kreises, der wiederum der Nahverkehrsträger ist und dies an den Verkehrsverbund Rhein-Neckar delegiert hat, der für die Ausschreibungen der Linienbündel zuständig ist. Wilhelmsfeld wird hierzu lediglich angehört. Die Gemeinde muss allerdings wesentliche Teile der Kosten tragen, was aufgrund der Finanzkraft der Kommune erhebliche Einschränkungen bedeutet. Bei der Linie nach Heidelberg bewegen wir uns inzwischen in dem Bereich, dass die Stadt Heidelberg hier die Vorgaben macht. Dies geschieht im Rahmen einer sogenannten In-House-Vergabe 2014, das heißt, die Konzession liegt bei den städtischen Verkehrsbetrieben, die wiederum die Bahn als das in Wilhelmsfeld traditionelle Busunternehmen beauftragt haben. Der Einfluss der Gemeinde Wilhelmsfeld ist daher sehr gering. Mit Geld ließe sich der Einfluss natürlich deutlich vergrößern. Doch das Geld ist leider nicht vorhanden.

Jugendliche erarbeiten ein Mobilitätskonzept

Es lohnt sich, mit Jugendlichen zu arbeiten

Urbane Räume scheinen auf Menschen derzeit eine größere Anziehungskraft zu haben als ländliche. Daher ist es für die Zukunftsfähigkeit einer Kommune wichtig, Jugendliche als künftige Bürger:innen zu halten. Dies ist umso schwieriger, da sie für die weiterführende Schule meistens in einen anderen Ort fahren müssen und nur zum Schlafen wieder zurückkommen. Auch für das Studium ist ein Ortswechsel in der Regel notwendig. Gerade

daher sind wir davon überzeugt, dass es sich lohnt, Jugendliche an den Ort zu binden. Wir konnten aus vergangenen Studien nachvollziehen, wie Orte für Jugendliche attraktiver werden, je mehr sich die Erwachsenen darum bemühen, den Ort als jugendgerechten Ort anzubieten. Laut der Shell Deutschland Holding Studie (2019) stellen gerade junge Menschen „wieder nachdrücklicher eigene Ansprüche hinsichtlich der Gestaltung der Zukunft unserer Gesellschaft" und fordern, „dass bereits heute die dafür erforderlichen Weichenstellungen vorgenommen werden. Als zukunftsrelevante Themen haben vor allem Umweltschutz und Klimawandel erheblich an Bedeutung gewonnen. Sie stehen im Mittelpunkt der Forderung nach mehr Mitsprache und der Handlungsaufforderung an Politik und Gesellschafft" (16. KJB, S. 232). Auch das Forschungsprojekt und die daraus resultierende Online-Befragung *Sprichst du Politik?* berichtet von Jugendlichen, die ein hohes Interesse an Politik aufweisen, und dass sehr wohl eine Grundbereitschaft zum Mitdenken und Mitmachen existiert. Jedoch hapert es an der Umsetzung und Darstellung der Politik, die von jungen Menschen oft als überfordernd wahrgenommen wird und eher eine Abwendung von politischem Engagement bewirkt. Genau in dieser Zwickmühle befinden sich viele Jugendliche: Sie haben durchaus das Gefühl, in der Politik gebraucht zu werden, sehen aber nicht die Möglichkeit und das Setting, der Aufgabe gerecht zu werden (vgl. 16. KJB, S. 232).

Das Leben in der Natur wird von Jugendlichen positiv bewertet. Foto: Projektfilm

Mobilität ist ein Thema, das an Bedeutung zunimmt. Gleichzeitig nehmen wir ein wachsendes Interesse an politischer Beteiligung wahr.

Diese beiden Bereiche haben wir in dem Projekt miteinander verbunden und im Sinn des Projektziels nutzbar gemacht. Wir haben gemeinsam mit Jugendlichen Ideen entwickelt, wie Mobilität im ländlichen Raum aussehen kann. Es wurden im Vorfeld bereits Gespräche mit Entscheider:innen geführt, damit das ganze Projekt für die Jugendlichen als Erfolgsprojekt erlebbar wird und eine Aussicht auf Erfolg besteht.

Die Hauptzielgruppe des Projekts waren vor allem Jugendliche. Da Mobilität jedoch schwer auf nur eine Zielgruppe zu begrenzen ist, gehen wir davon aus, dass auch andere Gruppen (Berufstätige, Rentner:innen etc.) von einer Verbesserung der Mobilität in ihrem Ort profitieren werden.

Im Rahmen der bereits im zweiten Kapitel erwähnten Studie aus dem Jahr 2017 über Jugendliche im Rhein-Neckar-Kreis konnten wir sehr deutlich herausarbeiten, dass eine hohe politische Beteiligung der Jugendlichen am Gemeinwesen auch eine größere Identifikation mit dem Ort zur Folge hat. Das Projekt hatte neben einer ganz praktischen Verbesserung der Mobilität für Jugendliche das Ziel, die Identifikation von Jugendlichen mit dem Ort zu verbessern.

Im Bereich der jugendlichen Mobilität geht es vor allem darum, Jugendliche dazu zu motivieren, über den öffentlichen Personennahverkehr als kommunale Infrastruktur nachzudenken bzw. aus Sicht der Zielgruppe Veränderungen und Verbesserungen zu diskutieren. Das heißt, mit den Akteur:innen der Verkehrsträger in die Diskussion zu gehen. Insbesondere die Themen Digitalisierung der Mobilität und Nutzung digitaler Lebenswelten von Jugendlichen werden von Bedeutung sein. Bei dem Projekt geht es vor allem um bessere Zugänge und eine bessere Nutzbarkeit für den ÖPNV. Wir sehen hier Möglichkeiten, dass über das Einbeziehen jugendlicher Interessen ein politischer Wille deutlich wird. Damit sollen natürlich die ländlichen Regionen an Attraktivität gewinnen.

Das Projekt war partizipativ angelegt. Wir haben zum Projektstart kein Ziel formuliert, das das Ergebnis hätte vorwegnehmen können. Es ging vor allem darum, erprobte Partizipationsmethoden anzuwenden und diese in einer Region mit Jugendlichen gemeinsam durchzuführen. Partizipation in

der Demokratie muss geübt und vor allem erfahren werden. Jugendliche müssen erleben, dass es sich lohnt, sich für seine Interessen einzusetzen.

Während des Projekts sollten vor allem Ideen entstehen und diese mit politisch Verantwortlichen bzw. Fachbehörden diskutiert werden, um damit eine Verbesserung zu erzielen. Gleichzeitig ging es natürlich auch darum, für Jugendliche den Staat und die Notwendigkeit der öffentlichen Daseinsfürsorge erlebbar zu machen.

Jugendliche haben Mobilitätsideen entwickelt

Zu Beginn des Projekts im Frühjahr 2020 wurden während mehrerer Treffen der Projektgruppe Ideen und Möglichkeiten zur Verbesserung der Mobilität in ihrem Wohnort Wilhelmsfeld entwickelt. Bedingt durch die Corona-Einschränkungen ab März 2021 fand die Erarbeitung des Konzepts vor allem online statt. Diese Ideen wurde im Anschluss verschriftlicht und mit dem Verkehrsingenieur Christoph Gipp vom IGES-Institut Berlin diskutiert und konkretisiert.

Hier einige Ergebnisse:

Selbstfahrender Ortsbus

Autonome Ortsbusse existieren bereits modellartig in einigen Orten von Deutschland. Diese werden technisch immer besser und wären aufgrund der Topografie in Wilhelmsfeld eine sehr interessante Ergänzung des momentan vorhandenen ÖPNV – insbesondere auch zur Fein- und innerörtlichen Erschließung. Dies hilft allen Bewohner:innen und Gästen von Wilhelmsfeld, neben den Jugendlichen vor allem auch Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Zum Beispiel können dann Menschen, die körperlich nicht mehr in der Lage sind, den Weg vom Mitteldorf (Zentrum) ins Oberdorf zu meistern, einfacher und selbstbestimmt ihre Arztbesuche, Besorgungen oder Einkäufe erledigen.

Verbesserung der letzten Meile

In Wilhelmsfeld sollen zwei Mobilitätsstationen entstehen, an denen mehrere Mobilitätsangebote miteinander verknüpft werden. Damit ist das Ziel verbunden, multimodales Verkehrsverhalten zu unterstützen, also den Übergang zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu vereinfachen, umweltverträgliche Transportmittel zu stärken und eine Mobilität ohne eigenen Pkw zu ermöglichen.

Daneben können die Mobilitätsstationen auch die beiden entlegenen Ortsteile besser verbinden. An den Mobilitätsstationen könnten sich eine CarSharing-Station anschließen, eventuell sogar Miet-E-Roller. Zudem unbedingt witterungsbeständige, abschließbare und mietbare Stationen für E-Bikes/E-Roller sowie witterungsbeständiges Stadtmobiliar (Sitzmöglichkeit, Mülleimer, Unterstand).

Mattis Fahldiek (17) beschreibt die Idee:

„Wilhelmsfeld, einer der wenigen Luftkurorte im Odenwald. Ein wunderschön gelegener, kleiner Ort mit einem Makel: Um von einem Ende zum anderen zu laufen, ist Wilhelmsfeld leider zu lang. Um das mit dem Auto zu machen, ist es leider zu kurz. Und zum Fahrradfahren ist es zu hügelig ... Die Lösung? E-Bikes. Um die circa 15 Kilometer problemlos bewältigen zu können, ohne die Umwelt großartig zu belasten und ohne einen halben Tagesmarsch unterwegs zu sein, wäre ein E-Bike die perfekte Lösung. Doch leider finden sich auch bei diesem Plan Schwachstellen. Ein solches Fahrrad, welches um die 1.000 € kostet, anzuschaffen, ginge ja noch. Man würde es, wenn man es denn hätte, auch sicher oft benutzen. Das eigentliche Problem sind aber die fehlenden Abstellmöglichkeiten. Eine Strecke, für die man ein E-Bike häufig benutzen würde, wäre wahrscheinlich der bis zu drei Kilometer lange Weg zum Bus. Dort angekommen findet man aber, wenn man Glück hat, nur eine kleine Überdachung, aber keinerlei Möglichkeit, sein teures Fahrrad sicher abzustellen. Klar, man könnte es einfach anschließen, jedoch hält das einen Fahrraddieb nicht groß ab. Eine gute Lösung wären abschließbare Fahrradboxen, einzeln abgetrennt mit Platz für drei bis fünf

Willst du auch den Fahrtwind spüren? Fühl dich geladen!

Postillion e. V.

Jugendliche Mobilität im ländlichen Raum

Gefördert durch:
Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

#E-Bike
#Fahrradboxen

Fahrräder an zwei oder drei Angelpunkten im Dorf. Das wäre nicht nur ein guter erster Schritt in Richtung der E-Mobilisierung in Wilhelmsfeld, sondern würde zusätzlich noch das Image eines Luftkurortes unterstützen und womöglich ein paar Jahre länger aufrechterhalten."

Vanessa König (17):
„Glücklicherweise habe ich als 17-Jährige die Chance, Wilhelmsfeld dank der Linie 34 selbstständig zu verlassen und zur Schule zu fahren oder meine Freunde zu besuchen. Das dauert dann zwar 40 Minuten, aber darüber kann man noch hinwegsehen. Anstrengend wird es manchmal, wenn man noch 15 bis 20 Minuten Fußweg mit ordentlicher Steigung mit einberechnen muss. Nach einem langen Schultag mit vielen Schulbüchern kann das schon mal anstrengend werden. Da klingt ein E-Bike nach einer einfachen und umweltfreundlichen Lösung. Im vergangenen Sommer habe ich mich dann für diese Investition entschieden, die es mir ermöglicht, mich schnell und frei im Dorf zu bewegen. Meinen Schulweg könnte das neue E-Bike auf unter fünf Minuten verkürzen. Nachdem ich so lange mein Geld gespart habe, um mir als Schülerin ein E-Bike leisten zu können, fühle ich mich allerdings nicht wohl damit, es zehn Stunden am Tag unbeaufsichtigt stehen zu lassen, sodass es für alle zugänglich ist. Die perfekte Lösung stellen Boxen da, in denen ich mein Fahrrad ganz sicher abstellen kann, ohne mir während meines gesamten Schultages Sorgen zu machen oder mich am Ende des Tages zu Fuß den Berg hochzukämpfen.

Da der Bus ja nur einmal die Stunde kommt und ich immer zwanzig Minuten vorher loslaufen muss und mich noch mindestens zehn Minuten fertigmachen muss, ist ein spontaner Ausflug nach Heidelberg eine richtig schwierige Herausforderung und man hat quasi nur ein 30-minütiges Zeitfenster, in dem man noch losfahren kann, sonst muss man eine Stunde warten. Da wäre eine Fahrradbox zum sicheren Verwahren meines E-Bikes echt super, und ich hätte noch genug Zeit, mich fertigzumachen."

Postillion e. V.

Jugendliche Mobilität im ländlichen Raum

Gefördert durch:
Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

#wartenundstehen
#ausruhen

Maxim König (15):
„Da Wilhelmsfeld bekannt für Berge ist, besitze ich bzw. meine Mutter ein E-Bike. Das ist ja auch alles schön und gut und lohnt sich auch wirklich. Aber das Problem ist, wenn man einkaufen geht hier bei unserem Laden in Wilhelmsfeld oder kurz Brötchen holen geht oder mit dem Fahrrad zur Haltestelle fahren möchte und dann mit dem Bus weiter, dass wir keine sicheren Abstellplätze in Wilhelmsfeld haben. Also man stellt sein Fahrrad immer mit dieser Angst ab, es könnte gestohlen werden, weil wir einfach nicht diese sicheren Abstellplätze haben. Man könnte mit einem sicheren Gefühl in den Laden reingehen oder nach Heidelberg weiterfahren mit dem Bus, weil man sich keine Sorgen mehr machen müsste, ob das Fahrrad bei der Rückkehr noch dort ist. Von meiner Haltestelle nach Hause brauche ich zu Fuß circa 15 Minuten den Berg hoch. Mit dem E-Bike würde ich fünf Minuten brauchen. Aber ich kann das nicht machen, weil das ist mir zu riskant, dass mein Fahrrad da wegkommt, wenn ich es an der Haltestelle stehen lasse. Deswegen wären solche Fahrradboxen schon sehr ideal für Wilhelmsfeld."

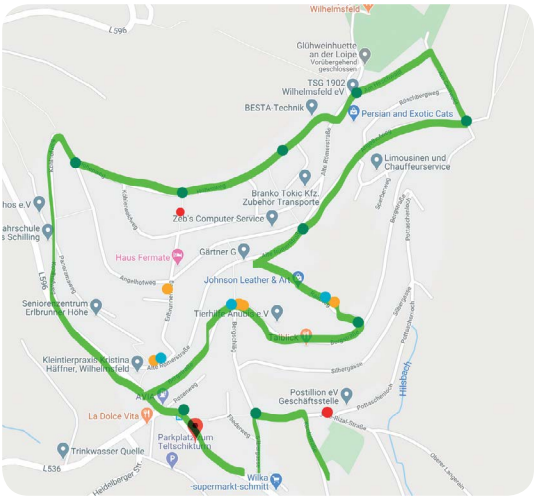
An den Mobilitätsstationen: Leih-E-Bikes/-E-Roller/-Autos über stadtmobil:

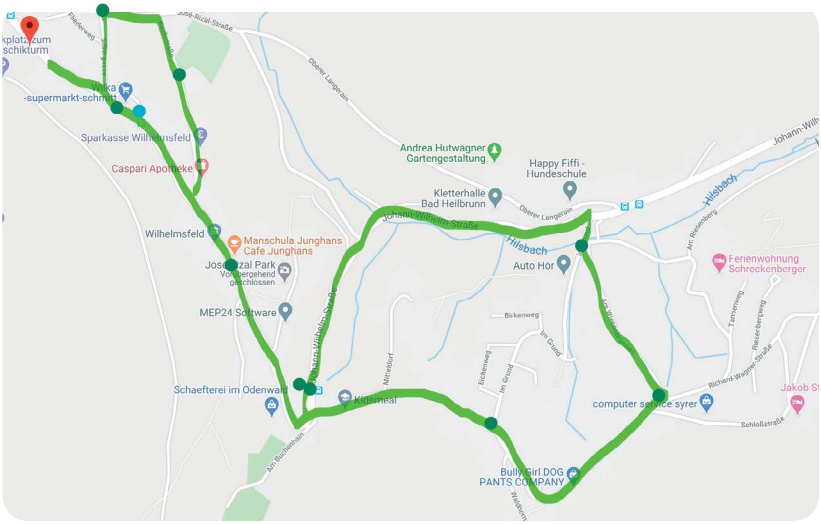
- An jeder stadtmobil-Station sollten E-Bikes/E-Roller/E-Fahrräder verfügbar sein.
- Alternativ sollten zumindest Abstellmöglichkeiten für E-Bikes oder E-Roller zum Beispiel an den Bushaltestellen vorhanden sein.
- Ausbau von stadtmobil–Stationen, um jungen Erwachsenen, die kein Auto besitzen, die Möglichkeit der Kombination von Leih-Auto und ÖPNV zu ermöglichen. Mindestens drei Stationen im Ort, besonders in steileren Stücken, sodass der Weg zur nächsten Station max. 500 Meter beträgt.

Der DB Fernverkehr sollte für Jugendliche attraktiver werden

Für Jugendliche gibt es schon die BahnCard 25 für 10 € einmalig bis zum 18. Lebensjahr. Aber auch hier ist der Fahrpreis mitunter teuer. Ein spezielles Jugendangebot würde begrüßt werden.

Skizzen des Linienverlaufs der Ortsbuslinie und des fehlenden Stadtmobiliars





- Mögliche Busfahrlinie des autonomen Stadtbusses
- Mögliche Haltestellen des autonomen Stadtbusses
- Fehlende Laterne/ schlechte Beleuchtung
- Fehlende Sitzmöglichkeit
- Fehlende Mülleimer

Postillion e. V.

Jugendliche Mobilität im ländlichen Raum

Gefördert durch:
Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

#wegvomAuto
#SicherheitzuFuß

Silas Boguslawski (15):
„Der Fernverkehr ist derzeit absolut nicht attraktiv. Wenn ich mit dem Zug von Heidelberg nach Stuttgart fahren möchte, kostet die Fahrt 60 €. Stattdessen könnte ich mit dem Auto fahren – es wäre sogar deutlich günstiger. Die Preise im Fernverkehr sollten drastisch gesenkt werden, dass mehr Menschen das Angebot annehmen.

Meiner Meinung nach sollten Inlandsflüge verboten werden. Jährlich fliegen circa 300.000 Flugzeuge mit 23 Millionen Passagieren durch Deutschland."

Die Fußwege gut ausleuchten

Mit „Angsträume" sind in Wilhelmsfeld Orte, Straßen oder Wege gemeint, die eine unzureichende oder nicht vorhandene Straßenbeleuchtung aufzeigen. Zudem soll in Wilhelmsfeld das Stadtmobiliar (Sitzbänke und Mülleimer) ausgebaut werden. Sitzbänke könnten gerade Senior:innen eine Möglichkeit bieten, sich während ihrer Erledigungen auszuruhen und die Strecke vom Laden nach Hause zu Fuß zurückzulegen.

Welche Angsträume sind vorhanden? Wo liegen die Angsträume?

Die Jugendlichen markierten mit Hilfe eines Ortsplanes die Stellen im Ort, an denen die Ortsbeleuchtung unzureichend oder gar nicht vorhanden ist und wo neues Stadtmobiliar aufgebaut werden sollte.

Es wurde eine Karte erstellt, auf denen das fehlende Stadtmobiliar eingezeichnet wurde. Diese befindet sich gemeinsam auf der Karte mit der möglichen Buslinie. Zudem wurde eine Ortsbegehung mit dem Bürgermeister durchgeführt.

Jessica Simeth (28):
„Da läuft man abends im Winter nichtsahnend die Straße runter, um nach einem Treffen ans Auto zu kommen, und auf einmal springt mich ein schwarzer Hund an. Ich konnte diesen im ersten Moment leider absolut nicht ausmachen, da es genau an der Stelle keine Straßenbeleuchtung gab und es nebelig war. Auch das Licht der weiter entfernten Laternen reichte

nicht in diese Ecke, da die Birnen nicht hell genug sind. Na ja, das Ende vom Lied war, dass mich der Hund ganze zwei Sekunden interessant fand, bevor eine andere Passantin die Straße hochkam. Dass diese vor lauter Schreck keinen Herzinfarkt bekommen hat, wundert mich bis heute. Ein wenig Licht wäre in dieser Situation wirklich von Vorteil gewesen."

Verbesserung des ÖPNV

- Verstärkung der derzeitigen Linienbusse.
  - Lücke zwischen 7:11 Uhr und 8:31 Uhr schließen.
  - Der Bus sollte in den Stoßzeiten im 20-Minuten-Takt fahren.
- Einführung von Schnellbussen; derzeit fahren ab Ziegelhausen während der Stoßzeiten Verstärkungsbusse neben den normalen Linienbussen. In dieser Situation könnte der Bus aus Wilhelmsfeld als Schnellbus fungieren.
- Beschleunigung der normalen Linienbusse ab Ziegelhausen, da diese durch parkende Autos sehr langsam vorankommen.

Die Idee des Schnellbusses beschreibt Marlene Lenz (17):

„Ich nehme eigentlich jeden Morgen zur Schulzeit die Buslinie 34 nach Heidelberg um 6:51 Uhr und steige an der Bushaltestelle Schriesheimerhof ein, die zu dem Zeitpunkt schon recht voll ist, da auch viele Schüler:innen, die nach Schriesheim müssen, dort stehen. Wenn ich dann in den Bus einsteige, ist dieser ebenfalls schon gut gefüllt, da die ganzen Schüler:innen aus Heiligkreuzsteinach, Altneudorf und dem unteren Teil von Wilhelmsfeld zu der Zeit schon im Bus sitzen, weil es der einzige Bus nach Heidelberg ist, um pünktlich zur Schule zu kommen, da der um 6:30 Uhr viel zu früh fährt und der um 7:11 Uhr für die meisten leider zu spät ist. Der Bus ist also am Ende von Wilhelmsfeld bereits gut gefüllt, wobei man in den meisten Fällen noch einen Sitzplatz bekommt. Wenn der Bus dann jedoch durch Ziegelhausen fährt und bei jeder Haltestelle anhält und noch mehr Leute einsteigen, obwohl zu dem Zeitpunkt auch noch drei andere Busse dieselbe Strecke fahren, ist man mit der Zeit einfach nur noch genervt. Außerdem fährt der Bus

Öffentliche Verkehrsmittel ausbauen: CO_2 Ausstoß abbauen und trotzdem in 15 Minuten in Heidelberg sein?

Postillion e. V.

Jugendliche Mobilität im ländlichen Raum

Gefördert durch:
Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

#Schnellbus
#koschtnix

Postillion e. V.

Jugendliche Mobilität im ländlichen Raum

Gefördert durch:
Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

#Moonliner
#Ruftaxi

dann auch noch einen Umweg, welcher noch mal fünf Minuten länger dauert, und dann natürlich auch noch mal mehr Leute einsteigen können. Für mich persönlich wie für die anderen Wilhelmsfelder Schüler:innen aus meiner Schule und auch für die anderen, die auf irgendeine Heidelberger Schule gehen, wäre ein Schnellbus, der von Wilhelmsfeld nach Heidelberg durchfährt, sehr praktisch, da wir damit viel Zeit sparen und somit auch 20 Minuten später aus dem Haus gehen und vor allem länger schlafen könnten. Außerdem glaube ich, dass dann auch mehr Schüler:innen morgens mit dem Bus fahren würden, die zurzeit mit dem Auto gefahren werden, da die Bussituation morgens bei uns einfach nicht ideal ist, was somit auch ein sehr wichtiger Schritt in Richtung Klimaschutz wäre, wenn mehr Menschen auf das Auto verzichten und öfters auf den ÖPNV zurückgreifen würden."

Fortsetzung eines Moon Liner/Nachttaxis bis nach Wilhelmsfeld

- Verbesserung der Anbindung in den Nachtstunden durch eine Verlängerung der Fahrtroute des Heidelberger Nachtbusses von Peterstal nach Wilhelmsfeld an Freitagen/Samstagen
- Ehrenamtliche Anbindung ab Peterstal
- Hierfür könnte das in Wilhelmsfeld verfügbare stadtmobil-Fahrzeug (Neun-Sitzer) ggf. unter Einbindung Ehrenamtlicher als Fahrer:innen eingesetzt werden.
- Die Fragen der Organisation und der anzubietenden Plattform sind zu konzipieren. Kann dies über eine App (eventuelle Inkludierung in bereits vorhandene App), eine *WhatsApp*-Gruppe oder andere Formate umgesetzt werden?
- Es ist eine Vereinbarung zwischen den zuständigen ÖPNV-Aufgabenträgern Rhein-Neckar-Kreis und Stadt Heidelberg erforderlich, um eine Regelung für die Bestellung und Finanzierung der letzten Kilometer von Peterstal nach Wilhelmsfeld zu treffen.

Jugendliche sprechen mit Politik

Die Konzepte wurden mit den Landtags- und Kreistagsabgeordneten besprochen. Eine besondere Aktion war die Zoom-Veranstaltung zur Landtagswahl mit Kandidat:innen einiger Parteien.

Marcel Gottfried (17) berichtet von der Veranstaltung:
„Am Donnerstag, dem 25. Februar 2021, haben wir eine Podiumsdiskussion der Landratskandidat:innen organisiert. Wir haben die Kandidat:innen verschiedener Parteien eingeladen. Vertreten waren die CDU, die Grünen, die AfD, die Klimaliste Baden-Württemberg und noch andere. Wir haben uns im Voraus zusammengesetzt und überlegt, was wir die Politiker:innen fragen können bzw. wie sie zu bestimmten Themen, die uns interessieren, stehen. Unter anderem haben wir sie zu allgemeinen Themen wie das Wahlrecht ab 16, zur derzeitigen Corona-Situation und zum Klimaschutz befragt. Wir hatten aber auch Themen, die uns als Wilhelmsfelder Jugendliche sehr wichtig waren, wie der ÖPNV hier in der ländlichen Gegend, vor allem in Wilhelmsfeld, und einige andere Themen. Zu jedem Thema konnten sich alle Parteien äußern.

Uns hat diese Aktion sehr viel Spaß gemacht, wir konnten uns persönlich mit den Politiker:innen austauschen und mehr über die verschiedenen Wahlprogramme erfahren. Wir fanden dies sehr wichtig, da man von den Wahlplakaten

Die Jugendlichen haben mit Hilfe des Berliner Dokumentarfilmers Philip Kuhner ihre Ideen zur Mobilität in einem Film vorgestellt.

manchmal nicht schlauer wird und sich manche Plakate von denen der anderen Parteien kaum unterscheiden. Außerdem fanden wir es wichtig, die Politiker:innen, die man auf den Plakaten neben der Straße sieht, die wir bzw. unsere Eltern wählen sollen, auch mal kennenzulernen."

Verlauf und Ereignisse der Modellprojektarbeit

Auf Grundlage des obenstehenden Ideenpapiers fanden mehrere Diskussionsrunden zwischen der Jugendgruppe, stadtmobil und Politiker:innen aus der Kreis- und Landespolitik, dem Bürgermeister und dem Gemeinderat von Wilhelmsfeld statt. Diese befürworteten alle die Ideen der Jugendlichen

Die Jugendgruppe freut sich auf das Plakatieren ihres Wohnorts Wilhelmsfeld

und waren begeistert von deren freiwilligem Engagement. Schlussendlich war aber ein typisches Muster zu erkennen: Alle politischen Akteur:innen waren positiv überrascht, in welcher Geschwindigkeit das Papier ausgearbeitet worden war und welche guten Ideen aus den Köpfen der Jugendlichen entsprungen sind. Jedoch fühlte sich keiner für die Umsetzung der Ideen zuständig. Die Jugendgruppe bekam ständig den Spruch zu hören: „Es ist eine super Idee, aber wir haben dafür momentan keine finanziellen Mittel zur Verfügung." Schade, denn genau dieses Abwinken kennen die Jugendlichen nur zu gut. Ihre Interessen werden gehört, aber auseinandersetzen möchte man sich damit eigentlich nicht. Dieser Verweis auf andere Zuständigkeiten ist aber kein böser Wille, sondern dem System des ÖPNV geschuldet. Mehr dazu am Schluss.

Im Verlauf des Jahres 2020 entstand auf Grundlage der Ideen und Verbesserungsvorschläge der Jugendlichen auch ein Film: *Wilhelmsfeld, wie wir es sehen*. Dieser wurde mit einem Berliner Filmemacher gemeinsam mit der Gruppe gefilmt. Es wird deutlich, dass die Jugendlichen gerne in Wilhelmsfeld leben, aber dringend Verbesserungsbedarf in Sachen öffentlicher Nahverkehr und Ausbau von Mobilitätsstationen besteht. Der Film fand große Zustimmung in einem darauffolgenden Online-Austausch mit Bewohner:innen und Politiker:innen aus Wilhelmsfeld.

Im Anschluss an den Film entwickelte die Jugendgruppe einen Online-Fragebogen, um die Bewohner:innen aus Wilhelmsfeld aktiv einzubinden und sich ein Meinungsbild der Allgemeinheit zu verschaffen. Leider blieb die Umfrage, trotz mehrmaligem Veröffentlichen im Amtsblatt, ohne sichtlichen Erfolg aufgrund von mangelndem Feedback.

Anfang des Jahres 2021 baten die Jugendlichen die Kandidat:innen der anstehenden Landtagswahl zu einem Online-Austausch. Hierbei wurden in einem knapp zweistündigen Austausch die Themen Klimawandel, Tierschutz, Mobilität, Schulpolitik und Corona behandelt. Den Fragen stellten sich die Landtagskandidat:innen Dr. Albrecht Schütte (CDU), Hermino Katzenstein (Bündnis 90/Die Grünen), Dieter Amann (AfD), Johanna Legnar (Klimaliste Baden-Württemberg), Leon Wollmann (Volt) und Michael Stemmler (der den verhinderten SPD-Kandidaten vertrat). Durch die Vielfalt der gestellten Fragen konnten die Jugendlichen während des Gesprächs viele Einblicke in die Themen und Schwerpunkte der einzelnen Parteien erlangen. Die Jugendlichen kritisierten vor allem, dass die Politik sich zu wenig um ihre Belange kümmere und sie als Generation kein Gehör fänden. Zudem forderten die Jugendlichen eine Stellungnahme zu der Aussage, sie seien die „Lost Generation". Hier wurde deutlich, dass die Jugendlichen sich mehr Mitspracherecht wünschen und es nicht in Ordnung finden, einfach übergangen zu werden; sie wollen keine Verlierer:innen der Pandemie sein. Die Jugendlichen wiesen nochmals auf die schlechte Digitalisierung der Schulen und die verpasste Zeit zwischen den beiden Lockdowns zur Verbesserung und Vereinheitlichung der Digitalisierung in der Schule hin.

Damit das Projekt im Ort, abgesehen von den regelmäßig erscheinenden Zeitungsartikeln, zu noch mehr Aufsehen gelangt, entwickelten die Jugendlichen gemeinsam mit einer Grafikdesignerin passende Plakate zu ihren Forderungen und Ideen. Diese wurden in Wilhelmsfeld aufgehängt und sollten für mehr öffentliche Wahrnehmung sorgen.

Das erste Plakat hängt!

José-Rizal-Straße
Zu dunkel?
Uns auch.
Mehr Laternen?
Mehr Licht?
Mehr Sicherhe
Mehr Fußverkehr

Erkenntnisse aus dem Modellprojekt: Jugendbeteiligung zur Mobilität

Entscheider:innen sollten Initiativen junger Menschen annehmen und einen wertschätzenden Diskurs eröffnen

Die Einschätzung des Modellprojekts aus überregionaler Sicht durch den Verkehrsingenieur Christoph Gipp, IGES Berlin

Das Modellprojekt „Jugendliche Mobilität im ländlichen Raum" ist mit dem Erfahrungshintergrund aus Planungsprozessen im Mobilitätssektor ein spannender Ansatz, der aus der bisherigen Rückschau heraus für mich drei wesentliche Erkenntnisse eröffnet hat.

Jugendbeteiligung funktioniert

Zum Ersten wird mit dem Modellvorhaben nachgewiesen, dass Möglichkeiten zur wirksamen Aktivierung junger Menschen bestehen und dies auf unterschiedlichen Wegen erreicht werden kann.

Das Modellvorhaben hat am Beispiel der jungen Menschen aus Wilhelmsfeld gezeigt, dass unkomplizierte und freie Methoden angewendet werden können, um niedrigschwellig ein Mitmachen zu ermöglichen. Im konkreten Fall war dies die Nutzung einer digitalen Kommunikationsplattform, deren Anwendung durch die Projektdurchführung während der pandemiebedingten Einschränkungen von Präsenzveranstaltungen unverzichtbar war. Die Nutzung der Plattform erfolgte problemlos und unterstreicht ganz klar, dass Jugendbeteiligung sehr unkompliziert gestaltet werden kann und es damit mit sehr geringem (finanziellen) Aufwand möglich ist, diese Zielgruppe zu erreichen. Dies ist sehr wichtig, da aus unserer Erfahrung oftmals Kostenargumente als Vorwand gegen die Durchführung von Beteiligungsverfahren (nicht nur im Bereich junger Menschen) ins Feld geführt werden.

Das Beispiel Wilhelmsfeld zeigt aber auch, dass Jugendbeteiligung auf eine stetige Steuerung bzw. auf einen Orientierungspunkt angewiesen ist. Damit ist gemeint, dass ein „Kümmerer" als Bezugsperson den Prozess der Jungendbeteiligung begleiten sollte, da in der jungen Lebensphase damit das Verfolgen eines Ziels über einen längeren Zeitraum erfolgreich erlernt werden kann. In Wilhelmsfeld wurde dies durch den Postillion e. V. sichergestellt. Es ist wichtig, dass möglichst nicht nur eine einmalige Aktivierung der jungen Menschen erfolgt, sondern das deren Interesse verstetigt wird. In Wilhelmsfeld ist es durch die Begleitung durch den Postillion e. V. gelungen, dass ein konzeptioneller Planungsprozess in Gang gesetzt wurde, der eindrucksvoll zeigt, wie in kurzer Zeit durch Beteiligung Meinungen, Sichtweisen, konstruktive Lösungen und ein Miteinander entstehen.

Jugendbeteiligung ist lösungsorientiert und bringt neue Ideen

Zum Zweiten wird deutlich, dass der Erfahrungshintergrund junger Menschen sehr gut dazu geeignet ist, spannende Lösungen „out oft the box" zu denken und somit auch Impulse in Prozesse einzubringen, die aus sich selbst heraus nur noch wenig Dynamik beinhalten. Der in Wilhelmsfeld gestartete konzeptionelle Planungsprozess mit den jungen Menschen hat konkrete Problemfelder und Verbesserungspotenziale in der Wilhelmsfelder Mobilität offengelegt.

Die jungen Menschen haben dabei zunächst selbst und mit eigenen Worten Probleme formulieren können, sodass wir als Planer mit geringem zeitlichem Aufwand alle aufgeworfenen Themen fachlich einordnen konnten. Diese fachliche Einordnung ist aus unserer Sicht ein sehr wichtiger Faktor des Modellprojekts, da dadurch (selbstverständlich in jugendverständlicher Form) ein Übersetzen von fachlich-verwaltungstechnischen Prozessen möglich wurde. Die jungen Menschen haben damit konkret gelernt, auf welche Weise sie die herausgearbeiteten Handlungsansätze in Lösungswege bringen können und wen sie dazu einbinden müssen.

Jugendbeteiligung ist immer noch nicht Standard in modernen Planungsprozessen

Zum Dritten muss jedoch leider festgestellt werden, dass eine Jugendbeteiligung derzeit sehr oft nur dann funktioniert, wenn sich junge Menschen proaktiv selbst einbringen. Es ist in Planungsprozessen im Mobilitätsbereich noch immer nicht zum Standard geworden, Beteiligung breit anzulegen und in ernsthafter Form alle Zielgruppen zu berücksichtigen.

In Wilhelmsfeld ist es gelungen, die Jugendbeteiligung zu aktivieren, zu verstetigen, in einen konzeptionellen Prozess zu überführen und durch Know-how-Transfer Umsetzungswege aufzuzeigen. Dies führte dazu, dass die für den Mobilitätsbereich zuständigen Akteur:innen, wie Aufgabenträger, Verkehrsverbünde, Verkehrsunternehmen, Mobilitätsanbieter aus der Sharing-Economy und Kommunen, kontaktiert wurden, um eine Umsetzungskonkretisierung zu starten. An diesem Punkt ist dann nach den bis hierhin uneingeschränkt positiven Erfahrungen und Erkenntnissen deutlich erkennbar, dass Jugendbeteiligung noch nicht selbstverständlich ist. Aus unserer Erfahrung in anderen Regionen, Landkreisen, Bundesländern oder Städten und Gemeinden zeigt sich, dass leider noch viele relevante Akteur:innen nicht dazu aufgestellt sind, in angemessener Weise mit dem Thema der Einbindung von Zielgruppen (wie zum Beispiel junge Menschen) umzugehen.

Am Beispiel von Nahverkehrsplänen wird deutlich, dass die Planung des ÖPNV in vielen Bundesländern keine verbindliche Vorgabe zur Beteiligung von jungen Menschen kennt. Im Land Baden-Württemberg heißt es etwa in § 12 Abs. 1 des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG): „Bei der Vorbereitung des Nahverkehrsplanes sind die Gemeinden im Gebiet des Aufgabenträgers, der örtlich zuständige Träger der Regionalplanung, die Straßenbaulastträger, die vorhandenen Verkehrsunternehmer sowie die für die Erteilung von Genehmigungen für Linienverkehre nach dem Personenbeförderungsgesetz zuständigen Behörden zu beteiligen. Soweit Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte der Aufgabenträger vorhanden sind, sind diese

anzuhören. Andere Stellen können beteiligt werden." Das bedeutet konkret, dass lediglich die Zielgruppe der behinderten Menschen beteiligt werden MUSS, während alle anderen lediglich beteiligt werden KÖNNEN. Art und Umfang der Beteiligung liegt damit leider stark im ausschließlichen Ermessen der jeweiligen Aufgabenträger, sodass im Zweifel nicht sichergestellt ist, ob und in welcher Weise in zeitgemäßer Form eine partizipative Planung auf den Weg gebracht wird. Unsere Erfahrungen aus aktuellen Planungen zum Beispiel im Land Brandenburg (auch dort ist eine Jugendbeteiligung bei Nahverkehrsplänen nicht verankert) zeigen jedoch, dass Jugendbeteiligung wie auch in Wilhelmsfeld sehr gute Inputs zur Mobilitätsgestaltung liefert. Dort wurden dank der Hinweise von jungen Menschen Vorschläge zu Mindestbedienstandards verbessert und konkrete Problempunkte zum Beispiel an Haltestellen oder bei Anschlussproblemen identifiziert. Dies wäre ohne die Jugendbeteiligung nicht gelungen und hat in der Rückschau mit einem angemessenen zeitlichen und finanziellen Aufwand zu deutlich besseren Planungsergebnissen geführt.

Es ist daher abschließend zu wünschen, dass Mobilitätsplanung möglichst ab sofort deutlich konsequenter beteiligungsorientiert ausgerichtet werden sollte. Die Entscheider:innen und Akteur:innen im Mobilitätssektor sollten zudem proaktiver vorhandene Initiativen junger Menschen annehmen und zumindest einen wertschätzenden Diskurs eröffnen.

Es kam einiges ins Rollen

Die Einschätzung des Modellprojekts aus kommunaler Sicht von Christoph Oeldorf, Bürgermeister von Wilhelmsfeld

Die Beteiligung der Jugendlichen am kommunalpolitischen Geschehen und vor allem an den Dingen, die für ihren Alltag bzw. ihre Lebenswelt von Bedeutung sind, muss Aufgabe der Kommunalpolitik sein. Denn sie sind die Bürger:innen der Zukunft. Selbst wenn sie zum Studium den Ort verlassen, ist eine gute Jugendarbeit die Grundlage dafür, dass sie später in der Familienphase gerne wieder zurückkommen. Für eine Gemeinde wie Wilhelmsfeld, die keine weiterführenden Schulen hat, ist dies natürlich schwieriger. Die Jugendlichen verbringen sehr viel Zeit außerhalb des Orts. Jugendphase bedeutet auch, dass man Freund:innen außerhalb des Orts kennenlernt. Umso bemerkenswerter ist es, dass eine Gruppe von Jugendlichen im Rahmen des Bundesmodellprojekts „Jugendliche Mobilität im ländlichen Raum" sich mit dieser Frage sehr intensiv beschäftigt hat. Es ist sehr schade, dass viele Chancen, die das Projekt geboten hat, Corona-bedingt nicht durchgeführt werden konnten. Alles, was Spaß gemacht hätte, zum Beispiel Klausurfahrten und Freizeitangebote, die das Projekt eigentlich hätten flankieren sollen, konnten kaum bzw. nur in sehr eingeschränktem Umfang wahrgenommen werden. Daher gilt den Jugendlichen besonders viel Dank dafür, dass sie bei der Stange geblieben sind. Daher hat auch der Gemeinderat bei der Vorstellung des Mobilitätskonzepts zum Ausdruck gebracht, dass von den Jugendlichen in kürzester Zeit sehr gute Lösungsansätze erarbeitet wurden.

Allerdings gibt es grundsätzlich die Schwierigkeit, dass für nicht alles die Gemeinde wirklich zuständig ist. Ein Bürgermeister kommt somit in ein Dilemma, wenn die Zuständigkeit bei anderen liegt. Es kann dann möglicherweise der Eindruck entstehen, dass die Gemeinde nicht genug in dieser

Jugendliche sind Expert:innen für den ÖPNV. Es lohnt sich, mit ihnen zu reden. Foto: Archiv Postillion e. V.

Richtung unternimmt. Der gesamte öffentliche Personennahverkehr ist Teil der Kreispolitik. Die Gemeinde muss sich im Wesentlichen an der Finanzierung beteiligen. Das ist bei einer sehr finanzschwachen Gemeinde wie Wilhelmsfeld naturgemäß nur eingeschränkt möglich.

Allerdings hat das Projekt auch einiges angestoßen. Die Beschäftigung mit Radwegen kam ins Rollen. Auch bei den Boxen für die Fahrräder wird es Erfolge geben.

Doch wie immer sind politische Entscheidungen nicht von heute auf morgen umsetzbar, sondern brauchen Zeit, die von Jugendlichen natürlich viel länger empfunden wird. Leider haben – ohne Corona ständig bemühen zu wollen – viele Prozesse nicht stattgefunden, weil der Dialog untereinander begrenzt möglich und die Arbeitsbelastung in den Verwaltungen in dieser Zeit enorm war. Zusätzliche Aufgaben waren oftmals nur sehr schwer zu lösen.

Das Projekt zeigt auch, dass die Jugendbeteiligung (gerade was Mobilität anbelangt) funktioniert und von uns Erwachsenen sehr viel stärker in den Blick genommen werden muss, wenn wir die Bindung der Jugendlichen an den Ort, aber auch an das System öffentlicher Verkehr fördern wollen.

Christoph Oeldorf, Bürgermeister

Jugendliche als Expert:innen für Mobilität

Schlussfolgerungen aus Sicht der Projektverantwortlichen Jessica Simeth und Stefan Lenz

„Es ist überraschend, wie schnell die Jugendlichen ein Mobilitätskonzept für den Ort erstellt haben“, lautet die Stellungnahme einer Gemeinderätin aus dem Wilhelmsfelder Gemeinderat, als die Jugendlichen ihr Mobilitätskonzept in einer öffentlichen Gemeinderatssitzung vorgestellt haben. Natürlich war es kein umfangreiches Mobilitätskonzept, das unter einer hohen Beteiligung der Bürger:innen der Gemeinde Wilhelmsfeld entstanden ist.

Wahrscheinlich ist das Konzept, das die Jugendlichen erstellt haben, auch nur ein Ausschnitt einer möglichen Veränderungschance hin zu einer besseren Form der Mobilität. Die Jugendlichen haben ihre Praxiserfahrungen mit der Mobilität jenseits des Autoverkehrs in das Konzept eingebracht. Sie entwickelten im Rahmen dieser Beschäftigung Veränderungsmöglichkeiten, die nicht einmal eine große finanzielle Belastung darstellen würden. Natürlich ist die Taktverdichtung einer der Grundwünsche aller ÖPNV-Nutzer:innen, um weniger Wartezeiten zu haben oder zu bestimmten Uhrzeiten das Ziel zu erreichen. Die Ausweitung der Taktzeiten ist auch eine finanzielle Frage und betrifft die Verteilung der Mittel in einer Gesellschaft.

Im gesamten Prozess wurde deutlich, wie wenig die Nahverkehrsbranche und die zuständigen Behörden die Bürger:innen miteinbeziehen, schon gar nicht die Jugendlichen. Nach dem Nahverkehrsplan des Rhein-Neckar-Kreises aus dem Jahr 2017 finden 38 Prozent der Nutzungen im Rahmen des Schul- und Ausbildungsverkehrs statt. Diese Gruppe sind in der Regel keine Wähler:innen. Sie werden zu reinen Konsument:innen eines Monopolangebots gemacht. Jugendliche haben in der Regel wenige Möglichkeiten, den ÖPNV zu meiden. Es sei denn, sie wohnen nah an der Schule oder können aufgrund der Topografie und der Entfernung das Fahrrad nutzen. In dem Projekt hat sich gezeigt, dass es bislang kaum einen Dialog zwischen der Nahverkehrsbranche, Nahverkehrsbehörden und Jugendlichen gab. Und das in einer Zeit, in der die baden-württembergische Landesregierung den § 41a Gemeindeordnung eingeführt hat, der eine zwingende

Das Projekt hat auch gezeigt, dass Jugendarbeit ohne großen Aufwand eine Jugendbeteiligung im Bereich Mobilität schaffen kann.

Jugendbeteiligung fordert. Der Paragraf allerdings – das hat sich gezeigt – läuft ins Leere, weil er lediglich die Kommunen in die Pflicht nimmt, nicht jedoch die Kreise, die für den Nahverkehr die eigentliche Verantwortung tragen.

Nach eineinhalb Jahren Modellprojekt konnten trotz der Einschränkungen durch die Corona-Maßnahmen einige Erkenntnisse als Zwischenstand herausgearbeitet werden. Allerdings zeigt sich auch, dass die Jugendlichen mit diesem Plan nicht wirklich weiterkommen. Aus diesem Grund ist es notwendig, über Strukturen und Strukturveränderungen nachzudenken.

Jugendliche sind Expert:innen für Mobilität, und daher müssen wir sie fragen

Die Jugendlichen sind Expert:innen in Sachen ÖPNV. Das hat sich im Rahmen des Projekts deutlich gezeigt. Sie kritisierten die neuen Busse, die sie als unbequem einstuften. Sie wiesen darauf hin, dass eine Verbesserung des Zurücklegens der letzten Meile wichtig sei, um den ÖPNV attraktiver zu machen, und sie erarbeiteten eine kostenneutrale deutliche Verbesserung des Betriebs (Schnellbusse). Ein weiterer wichtiger Aspekt war die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Alles das ist eingeflossen in das Mobilitätskonzept der Jugendlichen. Auf diese kleinen Änderungen hätten zugegebenermaßen auch Planer:innen in den Verwaltungen kommen können. Aber sie sind in der Regel auch nicht diejenigen, die den ÖPNV regelmäßig nutzen. Mit Sicherheit hätte es auch interessante Erkenntnisse zum Thema Radverkehr gegeben. Der Radverkehr hat aufgrund der Topografie des Ortes in diesem Projekt keine Rolle gespielt.

Das Projekt hat auch gezeigt, dass Jugendarbeit ohne großen Aufwand eine Jugendbeteiligung im Bereich Mobilität schaffen kann.

Auch wenn nicht alle Jugendlichen aus dem Ort daran mitgearbeitet haben und der ursprüngliche Plan, in der vierten Klasse Grundschule mit einer weiteren Gruppe zu starten, Corona-bedingt nicht durchführbar war, wurde

deutlich, dass die Beteiligung und das Beschäftigen der Jugendlichen mit Mobilität positive Effekte hatten. Die Jugendlichen sind Expert:innen in Sachen Mobilität, weil sie anders als die Mehrheit der Erwachsenen noch nicht auf den Pkw als Verkehrsmittel fixiert sind, sondern aus der Notwendigkeit heraus auf öffentlichen Verkehr und Fußgängerverkehr angewiesen sind. Das heißt, sie beurteilen die Mobilitätsmöglichkeiten vor Ort aus genau dieser Perspektive. Hinzu kommt, dass es sich bei diesen Jugendlichen um eine Generation handelt, für die eine umweltfreundliche Mobilität sehr wichtig ist. Sobald sie 18 Jahre sind, besteht natürlich die Gefahr der Abwanderung hin zum Auto. Um dennoch beim ÖPNV zu bleiben und das Auto nur ergänzend zu nutzen, erscheint es aus Sicht der Jugendarbeit sinnvoll, sie frühzeitig in dem System ÖPNV zu beteiligen. Mitbestimmung impliziert, dass man sich mit der jeweiligen Sache beschäftigen muss, um erkennen und verstehen zu können, warum bestimmte Maßnahmen oder Veränderungen funktionieren oder nicht funktionieren können.

Als hilfreich hat sich erwiesen, dass ein überregionales Fachbüro die Jugendlichen beraten hat und Ideen aus anderen Regionen der Republik einbringen konnte. Geplant waren Studienfahrten in Regionen, die bestimmte Themenstellungen bereits bearbeitet und Lösungen gefunden haben. Diese Exkursionen konnten aufgrund der Corona-Maßnahmen leider nicht durchgeführt werden. Allerdings hat sich auch gezeigt, dass die Jugendlichen einen fachlichen Input brauchen, vor allem wenn es um Fragen der Umsetzung geht, da nicht alle Lösungen, die von den Jugendlichen überlegt worden sind, realistisch umsetzbar sind. Diese Fachexpertise wurde zugekauft. Das könnte natürlich auch eine lokale Behörde übernehmen.

Die Kompetenzen und Ressourcen der Jugendlichen gilt es zukünftig regelmäßig zu nutzen. Jugendliche können so erleben, wie sie Einfluss auf den Staat nehmen und diesen mitgestalten können. Der Staat ist für viele zunächst sehr weit weg, auch wenn die Landtagsabgeordneten sich die Themen der Jugendlichen intensiv angehört haben. Sie haben in mehrfachen

Videobesprechungen Gehör gefunden und konnten eine Landespolitik erleben, die unabhängig von Parteien tatsächlich für sie dagewesen ist. Allerdings konnte die Landespolitik für die Mobilität in Wilhelmsfeld nur sehr wenig bewirken. Das Erleben des ÖPNVs als Teil der öffentlichen Daseinsfürsorge und damit auch des Staates ist im Hinblick auf das Engagement bei demokratischen Prozessen entscheidend. Die Art und Weise, wie ich als Bürger:in bei diesen Prozessen mitwirken kann, darf nicht unterschätzt werden.

Bei der ÖPNV-Planung müssen Jugendliche beteiligt werden

§ 41a
Beteiligung von Kindern und Jugendlichen

(1) Die Gemeinde soll Kinder und muss Jugendliche bei Planungen und Vorhaben, die ihre Interessen berühren, in angemessener Weise beteiligen. Dafür sind von der Gemeinde geeignete Beteiligungsverfahren zu entwickeln. Insbesondere kann die Gemeinde einen Jugendgemeinderat oder eine andere Jugendvertretung einrichten. Die Mitglieder der Jugendvertretung sind ehrenamtlich tätig.

(2) Jugendliche können die Einrichtung einer Jugendvertretung beantragen. Der Antrag muss

in Gemeinden mit bis zu
20 000 Einwohnern -> von 20,

in Gemeinden mit bis zu
50 000 Einwohnern -> von 50,

in Gemeinden mit bis zu
200 000 Einwohnern -> von 150,

in Gemeinden mit über
200 000 Einwohnern -> von 250

in der Gemeinde wohnenden Jugendlichen unterzeichnet sein. Der Gemeinderat hat innerhalb von drei Monaten nach Eingang des Antrags über die Einrichtung der Jugendvertretung zu entscheiden; er hat hierbei Vertreter der Jugendlichen zu hören.

(3) In der Geschäftsordnung ist die Beteiligung von Mitgliedern der Jugendvertretung an den Sitzungen des Gemeinderats in Jugendangelegenheiten zu regeln; insbesondere sind ein Rederecht, ein Anhörungsrecht und ein Antragsrecht vorzusehen.
(4) Der Jugendvertretung sind angemessene finanzielle Mittel zur Verfügung zu stellen. Über den Umfang entscheidet der Gemeinderat im Rahmen des Haushaltsplans. Über die Verwendung der Mittel ist ein Nachweis in einfacher Form zu führen.
Auszug aus der Gemeindeordnung Baden-Württemberg

Die Landesregierung Baden-Württemberg wie auch andere Landesregierungen haben in die Gemeindeordnung aufgenommen, dass Jugendliche an allen sie betreffenden Entscheidungen des Gemeinderats zu beteiligen sind. Die Art und Weise der Umsetzung obliegt jeder Gemeinde. Dies betrifft neben Entscheidungen zu Schulen, Freiflächen und Bebauungsplänen vor allem die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs. Leider gilt diese Verordnung nur auf Gemeindeebene. Die Landkreisebene steht komplett außen vor. Allerdings werden auf der Landkreisebene streng genommen die Entscheidungen zum ÖPNV getroffen. Bei Ausschreibungen von Nahverkehrsleistungen wird im Landkreis generell die Öffentlichkeit ausgeschlossen. Als Begründung hierfür wird darauf verwiesen, dass Verkehrsunternehmen einen Ausschreibungsvorteil hätten, wenn sie Informationen vor der Ausschreibung erhalten würden. Dies führt zwangsläufig dazu, dass es keine Beteiligung von Jugendlichen beim ÖPNV gibt, auch nicht bei der Ausstattung von Fahrzeugen, den Fahrplanangeboten, der Linienführung, der Taktung etc. Natürlich kann man der Meinung sein, dass Jugendliche hier wenig Ahnung haben und die Fachleute das entscheiden müssen. Eine moderne Verkehrspolitik sollte jedoch anders sein. Denn eine Beteiligung

Die Tür zur Beteiligung der Jugendlichen muss aufgemacht werden. Foto: Archiv Postillion e. V.

von Jugendlichen am ÖPNV bedeutet nicht, dass sie alles bestimmen dürfen. Hier sind in der Tat Fachleute gefragt, die bestimmte Ideen hinterfragen bzw. die Machbarkeit und die Finanzierung prüfen. Der ÖPNV ist ein komplexes System, das ineinandergreifen muss. Aber auch das zu vermitteln ist wichtig.

Daher kann aufgrund der Erkenntnisse des Projekts nur empfohlen werden, eine Jugendbeteiligung einzuführen. Dies sollte sinnvollerweise über die Landratsämter organisiert werden, da diese für die ÖPNV-Gestaltung zuständig sind. Bei einzelnen Kommunen ist der Bereich ÖPNV stets eine interkommunale Zusammenarbeit. Auf Landesebene wird deutlich, wie problematisch zum Beispiel der Landestarif in Baden-Württemberg ist, der an den Landesgrenzen endet und den Fernverkehr nicht einschließt. Es ist sicherlich nicht besser, wenn jedes Verkehrsunternehmen oder jeder Landkreis sein eigenes Fahrkartenmodell hat. Eine durchgängig buchbare Fahrkarte von Wilhelmsfeld zum Beispiel nach Erfurt ist leider noch immer nicht möglich.

Die Beteiligung darf auch nicht nur in Fahrgastbeiräten erfolgen, bei denen ein anspruchsvolles Unterhaltungsprogramm geboten wird, bei dem den Jugendlichen erklärt wird, wie das System funktioniert. Nein, die Beteiligung muss ein aktives Instrument sein, bei dem Jugendliche aufgefordert werden, sich immer wieder unter fachkundiger Betreuung mit dem System auseinanderzusetzen. Das wird natürlich personenabhängig sein. Das heißt: Gelingt es, einen Menschen dafür zu gewinnen, der das jugendgerecht umsetzen kann, bzw. einer teilweise schon überlasteten Verwaltung, sich auch noch mit diesen Fragen zu beschäftigen? Wollen wir allerdings langfristig eine Mobilitätswende einleiten, hin zu einem Verbund aus Bus, Bahn und Fahrrad, dann müssen wir jetzt bei den Jugendlichen ansetzen.

In die Projektphase ist keine neue Linienausschreibung gefallen, das heißt, das jetzige Angebot stand nicht zur Disposition. Interessant an Wilhelmsfeld ist, dass es zwei verschiedene Buslinien gibt. Eine wird über die Stadt

Heidelberg (obwohl Wilhelmsfeld nicht zu Heidelberg gehört) im Rahmen einer In-House-Vergabe an die städtischen Verkehrsbetriebe übergeben und vom DB Regio-Bus betrieben. Die andere Linie wurde im Rahmen einer Ausschreibung des Verkehrsverbunds Rhein-Neckar im Auftrag des Landratsamts Rhein-Neckar vergeben. Das bedeutet, dass grundsätzlich zwei verschiedene Verfahren angeschaut werden müssen. Beide Verfahren erscheinen als nicht besonders flexibel, sodass Veränderungen aus Sicht der Jugendlichen kaum umsetzbar erscheinen.

Am ehesten scheint eine Veränderung bei der Linie Heidelberg-Wilhelmsfeld möglich zu sein, da dies eine In-House-Vergabe ist und eine Ausschreibung nicht erfolgte. Hier ist jedoch die Stadt Heidelberg zuständig, die das Gesprächsangebot der Jugendlichen über Monate hinweg ignoriert hat.

Jugendliche sind Expert:innen für Mobilität jenseits der Windschutzscheibenperspektive. Foto: Film

Dadurch wird das Vertrauen in den ÖPNV sicherlich nicht gestärkt. Zugegeben, die Strukturen bei den Zuständigkeiten zwischen Landratsamt und Stadt Heidelberg machen das Ganze nicht unbedingt einfach. Es zeigt aber auch, wie bürokratische Zuständigkeiten das Engagement und die Kompetenz der Jugendlichen ins Leere laufen lassen.

Bei der Linie Schriesheim-Wilhelmsfeld ist das Landratsamt als Verkehrsbehörde zuständig. Die Finanzierung läuft aber zu 55 Prozent über die Gemeinde Wilhelmsfeld. Hier könnte man in der Tat sagen, dass die jeweilige Gemeinde als Zugpferd agieren sollte. Aber da es sich um ein Linienbündel handelt, ergibt es wenig Sinn, wenn eine Gemeinde die Federführung übernimmt. Die Finanzierung des Busverkehrs den Städten und Gemeinden zu übertragen ist auch problematisch. Der ÖPNV hängt dann von der Finanzkraft einer Kommune ab. Die Finanzierung des Schienenverkehrs übernimmt das Land.

In dem Projekt ist der Eindruck entstanden, dass die Nahverkehrsbranche auf Beteiligung von Fahrgästen bei Entscheidungsprozessen nicht eingestellt ist. Es gibt vereinzelt Fahrgastbeiräte (zum Beispiel in Heidelberg). Aber bei diesen scheint ein gezielter Einbezug von Jugendlichen nicht vorhanden zu sein.

Die Themen Fahrpreise und Fahrkarten haben auf das Projekt kaum Einfluss gehabt, da bereits seit vielen Jahren im Verkehrsverbund Rhein-Neckar mit der Jahreskarte „MAXX-Ticket“ eine verbundweite Fahrkarte für 45,30

Jugendliche nutzen gerne die Echtzeit im Smartphone zur Planung. Hier sind sie im Projekt darauf gestoßen, dass der DB-Navigator die Echtzeiten einer Linie nicht anzeigt. Der VRN hat sich darum schnell gekümmert. Foto: Film

€ im Monat (Tarifstand 2021) angeboten wird. Eine Jahreskarte für das ganze Verbundgebiet, das länderübergreifend gilt und Teile von Baden-Württemberg, Hessen, Rheinland-Pfalz und sogar einen französischen Bahnhof einbezieht, ist ein starkes Plus in der Bindung an den ÖPNV. In Wilhelmsfeld hat praktisch jeder Jugendliche dieses Ticket, da sich im Ort keine weiterführende Schule befindet. Lediglich bei einer Schule, die ihre Schüler:innen abholt, haben die Jugendlichen keine Fahrkarte. Hier gab es die Anregung der Einführung eines MAXX-Ferien- und Wochenendtickets.

Daher waren Fahrkarten im öffentlichen Verkehr in Wilhelmsfeld kein Thema. Jedoch zeigten sich die Jugendlichen kritisch gegenüber den Fahrpreisen des DB-Fernverkehrs, weil sie hier erlebt haben, dass aus ihrer Sicht hohe Preise verlangt werden. Nichtsdestotrotz wurde wahrgenommen, dass die Bahn eine sehr günstige Bahncard 25 für 10,00 € bis zum 18. Lebensjahr anbietet. Dennoch ist die Preisgestaltung aus Sicht der Jugendlichen relativ hoch. Im Rahmen des Projekts haben wir es jedoch als nicht möglich angesehen, eine nationale Debatte zu starten. Trotz der wirklich anzuerkennenden Bemühungen der Deutschen Bahn bei der Nachwuchsgewinnung, zum Beispiel durch die kostenlose Mitreise von Eltern im Fernverkehr, hätten die Jugendlichen sich gewünscht, dass das Angebot des Jugendsparpreises nicht nur auf sehr wenige Züge und auch nur für eine kurze Dauer angeboten worden wäre.

Bei der Fahrplangestaltung geht es nicht nur um Taktverdichtung, sondern auch um eine andere Form der Betriebsabwicklung. Als Beispiel sei an dieser Stelle eine von Jugendlichen entwickelte Idee erwähnt. Die Jugendlichen haben vorgeschlagen, dass bei zwei zeitgleich fahrenden Bussen einer als Schnellbus eingesetzt werden könnte, um Zeit einzusparen. Dadurch wäre es möglich, eng getaktete Anschlussverbindungen zu nutzen. Dies zeigt, wie wichtig es ist, die Nutzer:innen des ÖPNVs miteinzubeziehen. Gerade Jugendliche entwickeln dadurch mehr Verständnis für das System. Alles spricht also dafür, eine strukturell verankerte Beteiligung der Jugendlichen im System ÖPNV zu etablieren.

Eine Aussage, ob solche Beteiligungsverfahren das Mobilitätsverhalten von Jugendlichen langfristig beeinflussen, kann nicht getroffen werden, aber die Bindung an den ÖPNV steigt

Das Projekt kann natürlich nicht den Beweis dafür liefern, dass eine frühzeitige Beteiligung von Jugendlichen im System des ÖPNV die Inanspruchnahme dessen auch im Erwachsenenalter nachhaltig beeinflusst. In der vom Postillion durchgeführten Studie *Check das! – Jugend im Rhein-Neckar-Kreis* aus dem Jahr 2017 hat sich allerdings gezeigt, dass es eine Relevanz hat, wie stark Jugendliche in das kommunalpolitische Geschehen miteinbezogen werden, im Hinblick auf ihre Zufriedenheit innerhalb der Kommune. Daher liegt die Vermutung nahe, dass der Zeitaufwand, den die Nahverkehrsbranche bzw. die Kreisverwaltung mit Jugendlichen zu diesem Thema investiert, eine sehr nachhaltige Wirkung entfalten kann. Es geht nicht unbedingt darum, dass die Jugendlichen hier große Veränderungen im System erreichen können. Sie sind schließlich auch nur zu circa 40 Prozent Nutzer:innen dieses Systems. Es ist durchaus hilfreich, wenn Jugendliche das System verstehen und nachvollziehen können, warum aus ihrer Sicht notwendige Verbesserungen leider so nicht funktionieren. Gerade ein ÖPNV-System ist ein Gesamtsystem, das der einzelne Fahrgast oft nicht durchschauen kann. Die Kommunikation mit den Jugendlichen scheint jedoch im Hinblick auf das Projekt ein sehr wichtiger Baustein zu sein.

Mit dem E-Bike zur Haltestelle. Hier fehlt nur eine sichere Abstellmöglichkeit. Foto: Film.

In einer Studie der Landeszentrale für politische Bildung Baden-Württemberg haben im Jahr 2019 zwischen 30 und 49 Prozent (je nach Altersstufe) der Jugendlichen Wünsche nach Veränderungen im ÖPNV angegeben. Je nach Gemeindegröße war das unterschiedlich. Je kleiner die Kommune war, umso größer war der Veränderungswunsch. Das heißt, nicht nur die Postillion-Studie, sondern auch die der Landeszentrale für politische Bildung zeigt sehr deutlich den Bedarf nach Jugendbeteiligung im ÖPNV.

Wie bei allen Jugendbeteiligungsformaten wird es nicht möglich sein, alle Jugendlichen zu erreichen. Allerdings kann über die Jugendarbeit versucht werden, möglichst viele Jugendliche anzusprechen. Dies gelingt vor allem dann, wenn es gute Kooperationen mit den Schulen gibt. Dies blieb unserem Projekt leider verwehrt aufgrund der Corona-Regelungen und

Einschränkungen, aber auch, weil die Jugendlichen aus Wilhelmsfeld in mindestens acht verschiedene weiterführende Schulen gehen. Es wäre vom Aufwand her zu groß gewesen, alle miteinzubeziehen. Aber dort, wo es eine überschaubare Anzahl an weiterführenden Schulen gibt, bietet sich dieses Konzept an, zumal eine Jugendbeteiligung im ÖPNV auch über die Gemeindegrenzen hinweg gedacht werden muss, sodass dies mit relativ wenig Aufwand umzusetzen ist.

Aus Sicht des Projekts möchten wir dringend anregen, dass künftig eine von Fachleuten unterstützte Jugendbeteiligung in den einzelnen Planungsräumen eines Landkreises stattfindet, bei der alle Veränderungen im ÖPNV mit den Jugendlichen besprochen werden. Es geht darum, dass regelmäßig Ideen gesammelt werden, wie das Angebot insgesamt verbessert werden könnte. Zudem sollten die Jugendlichen die Ausschreibungen prüfen, bevor ein Fahrplanangebot ausgeschrieben wird. Das mag für die Nahverkehrsbranche unbequem sein, jedoch können wir über solche Wege eine langfristige Bindung der Jugendlichen an den ÖPNV erzielen.

Dimitri Hegemann und Annette Ochs schreiben in ihrem Buch Happy Locals:

„Wenn sie [die Jugendlichen] nichts bewegen können, bewegen sie sich selbst – und zwar fort."

Zusammenfassende Forderungen

- Jugendliche sind Expert:innen für Mobilität.
- Jugendliche dürfen nicht nur als Nutzer:innen des ÖPNV angesehen werden, sondern auch als Mitgestalter:innen, nicht als Kund:innen des Staates, sondern als Bürger:innen.
- Es muss eine verbindliche Form der Jugendbeteiligung pro Planungsraum für Fragen der Mobilität gesetzlich geschaffen werden. Die Jugendbeteiligung darf sich nicht in Beiräten erschöpfen, sondern muss pädagogisch begleitet werden.
- Die Finanzierung des ÖPNV muss aus einer Hand (Kreis oder Land) erfolgen, um klare Zuständigkeiten zu schaffen.

„Eine super Idee, aber leider …“

Kinder- und Jugendbeteiligung ist kein „nice to have“, sondern geltendes Recht

Von Klaus Farin

„Wir wollen eine Welt, die für Kinder geeignet ist,
denn eine Welt, die für uns geeignet ist,
ist eine Welt, die für alle geeignet ist.“

Aus der Erklärung des Weltkindergipfels 2002

Bürger:innen fragen – Politik und Verwaltung antworten nicht. Eine Erfahrung, die nicht nur Jugendliche öfter machen, so auch teilweise in dem Projekt, das dieser Veröffentlichung zugrunde liegt. Das ist nicht schön, aber vielleicht auch eine viel anschaulichere und realistischere Einführung in die Politik als die abstrakten Unterrichtseinheiten zur politischen Struktur der Bundesrepublik Deutschland.

„Alle politischen Akteur:innen waren positiv überrascht, in welcher Geschwindigkeit das Papier ausgearbeitet worden war und welche guten Ideen aus den Köpfen der Jugendlichen entsprungen sind“, berichten die Autor:innen über die Präsentation der Projektergebnisse bei den kommunalpolitisch Verantwortlichen. „Jedoch fühlte sich keiner für die Umsetzung der Ideen zuständig. Die Jugendgruppe bekam ständig den Spruch: ‚Es ist eine super Idee, aber wir haben dafür momentan keine finanziellen Mittel zur Verfügung‘ zu hören. Schade, denn genau dieses Abwinken kennen die Jugendlichen nur zu gut. Ihre Interessen werden gehört, aber auseinandersetzen möchte man sich damit eigentlich nicht.“

Studien sprechen seit einigen Jahren von einer deutlichen Repolitisierung der Jugendlichen, beispielhaft illustriert durch die Fridays for Future, und davon, dass Jugendliche so stark wie keine andere Altersgruppe bereit sind, sich ehrenamtlich in dieser Gesellschaft zu engagieren. Die Studien weisen

aber auch darauf hin, dass diese Bereitschaft kaum abgerufen wird. In ihrer Kommune wollen 43 Prozent der Jugendlichen gerne mitbestimmen, aber nur 25 Prozent geben an, dies auch zu können, ergab etwa das Forschungsprojekt der Respekt!-Stiftung in Zusammenarbeit mit der Hochschule Magdeburg-Stendal und weiteren Partnern (vgl. Farin/Mey 2020, S. 124). Zu noch drastischeren Ergebnissen kommt der *Kinderrechte-Index* von 2019: Häufig beteiligt sehen sich danach 59 Prozent der Kinder in der Familie, 24 Prozent in der Schule, 20 Prozent in Sport-, Kultur und Freizeitvereinen – und nur zwei Prozent in der Stadt und Gemeinde (vgl. Deutsches Kinderhilfswerk 2019, S. 29).

Viele Jugendliche, die sich engagieren wollen, finden keine für sie passende Gelegenheit dazu, haben das Gefühl, dass die Institutionen der Erwachsenenwelt – Vereine, Verbände, Schulen, Gemeinderäte etc. – jugendliches Engagement eigentlich gar nicht möchten. Denn das würde bedeuten, auch ein Stück ihrer eigenen Macht abzugeben, sich auf andere Perspektiven einzulassen, das Altgewohnte zu verändern.

Das ist schade für die Jugendlichen, die sich engagieren wollen, schlecht für die Demokratie insgesamt. Denn Demokratie existiert nicht einfach so, sie muss von der großen Mehrzahl der Bürger:innen gewollt und aktiv gelebt werden. Demokratie muss geübt und vor allem erfahren werden. Auch Jugendliche müssen erleben, dass es sich lohnt, sich für seine Interessen einzusetzen.

Aktuell – im Wahljahr 2021 – am stärksten diskutiert wird eine Herabsenkung des Wahlalters auf 16 Jahre. Fast alle Jugendverbände und Jugendringe, aber auch Wissenschaftler wie Klaus Hurrelmann oder der Präsident der Bundeszentrale für politische Bildung, Thomas Krüger, fordern allerdings seit drei Jahrzehnten eine Herabsenkung des aktiven Wahlalters auf 14 Jahre. Aus wissenschaftlicher Erkenntnis, vor allem der neueren Hirn- und Medienrezeptionsforschung, aber auch der politischen Bildung, gibt es kein einziges Argument dafür, dass 14-Jährige weniger kompetent zu wählen sind als 16-, 40- oder 60-Jährige. Das Einzige, was uns daran hindert, diese

wissenschaftliche Tatsache politisch umzusetzen, ist offenbar die Macht patriarchaler Vorurteile gegenüber der Jugend, die heute mit den gleichen „Argumenten" daherkommt, wie sie Männer schon vor 120 Jahren nutzten, um Frauen an der Ausübung eines Grundrechts zu hindern: Sie seien „viel zu emotional", „durchblicken das große Ganze nicht", interessierten sich eigentlich gar nicht dafür, „wollen doch gar nicht wählen" – Kriterien, die selbstverständlich niemals auf die eigene wahlberechtigte Generation angewandt werden, von denen rund ein Viertel ihr Privileg, wählen zu dürfen, nicht einmal in Anspruch nimmt. Die Politik investiert zwar Milliarden in pädagogische Projekte („gegen Gewalt", „gegen Extremismus" etc.), in denen Jugendliche „Demokratie" einüben und demokratische Haltungen entwickeln sollen, eine Implementierung in die praktische Lebenswelt und den Alltag dieser Jugendlichen ist jedoch nicht vorgesehen. Sie dürfen im Wahl-O-Mat üben und herausfinden, wie es sich anfühlt, wählen zu dürfen, am Wahltag selbst dann aber doch nur passiv zusehen, wie Erwachsene auch über ihr Leben entscheiden. „Mehr Demokratie wagen" (Willy Brandt) war gestern.

Doch das Wahlrecht endlich auch den Jungen einzuräumen, ist nur das Sahnehäubchen zu einer partizipativen Gesellschaft. Relevanter sind Mitwirkungsmöglichkeiten im Alltag. Zurecht fordern immer mehr Gruppen und Interessenvertretungen aller Bürger:innen, befragt zu werden, bevor die Politik Entscheidungen trifft, die schließlich unser aller Leben positiv oder negativ beeinflussen. Das gilt nicht nur für Bauprojekte. Immer stärker in der öffentlichen Wahrnehmung und Kritik steht die Verkehrspolitik, die sich mehrheitlich immer noch nach einem Verkehrsmittel, dem Privat-Pkw, ausrichtet. Eine Politik, die nicht Gefahr laufen will, als genauso ewiggestrig angesehen zu werden wie die autodevote Verkehrsplanung des 20. Jahrhunderts, wird die immer lauter werdenden Forderungen nach einer echten Verkehrswende ernst nehmen müssen.

Wenn wir eine inklusive, barrierefreie Verkehrspolitik betreiben wollen, müssen wir selbstverständlich Menschen mit körperlichen Behinderungen befragen. Denn selbst bei aller Empathie fehlt Menschen ohne entsprechende

Beeinträchtigungen einfach die tägliche Erfahrung, wie es ist, wenn hohe Bordsteine oder extrem kurze Grünphasen bei Ampelschaltungen es unmöglich machen, eine Straße ohne gesundheitliche Risiken zu überqueren, oder bestimmte Züge und andere öffentliche Einrichtungen nicht genutzt werden können, weil das Ziel nur über eine Treppe zu erreichen ist. Auch Jugendliche bringen eine spezifische Kompetenz aus den täglichen Erfahrungen im Umgang mit dem Straßenverkehr mit, die bisher leider nicht abgefragt wird. Auf diese lebensweltliche Kompetenz von jungen Menschen zu verzichten, ist schlicht unprofessionell. Wohin das führen kann, wenn man Jugendliche nicht fragt, erfuhren viele Politiker:innen sehr eindrucksvoll am grandiosen Debakel der verkürzten Gymnasialphase (G8). 2012 auf Einflüsterung der Bertelsmann-Stiftung eingeführt, ohne Schüler:innen, aber auch Lehrer:innen zu befragen, entwickelte sich dieser neoliberale Feldversuch zur Steigerung der Effektivität der Menschen für das Wirtschaftssystem (früher zur Arbeit, später in die Rente) zum grandiosen Debakel und musste schon nach wenigen Jahren in den meisten Bundesländern wieder abgebrochen werden.

Kinder und Jugendliche von heute sind klüger, als die meisten Erwachsenen wahrhaben wollen. Wir sollten ihnen weniger misstrauen und mehr Positives zutrauen. Schon Kita-Kinder „entwickeln moralische Standards und sie sind offensichtlich in der Lage, ihre Wünsche an eine Kita zu artikulieren und deren Qualität zu beurteilen. Bereits im Grundschulalter entwickeln sich basale politische Orientierungen. Sicherlich sollte die Überforderung von Kindern in Beteiligungsprozessen vermieden werden, aber altersgemäße Methoden und eine qualifizierte Begleitung ermöglichen eine frühe Partizipation von Kindern auch zu Themen, für die ihnen oft die Kompetenz, sprich ‚Alter und Reife' abgesprochen wird. Hortkinder zum Beispiel sind sehr wohl in der Lage, ihre Sicht auf ihre Stadt sehr präzise zum Ausdruck zu bringen und in Zukunftswerkstätten Alternativen vorzuschlagen. Diesen Impuls zur Mitsprache greifen aktuell verstärkt Kitas auf, wo Erzieher:innen die Erfahrung machen können, dass ihre pädagogische Arbeit

durch die Beteiligung der Kinder an Qualität gewinnt und das Klima in der Einrichtung für alle Beteiligten besser wird. Diese Erfahrungen machen deutlich, dass Beteiligungsprozesse erheblich zu Urteilskraft und Reife beitragen können" (Roth 2021, S. 17).

Rund zwei Drittel aller Kinder wachsen heute bereits in „Verhandlungsfamilien" auf. Das heißt, sie können in der Familie bereits bei wichtigen Themen, wie zum Beispiel der Schulwahl, aber auch der Urlaubsplanung oder größere Ausgaben etwa für technische Geräte oder ein neues Auto, mitentscheiden. Mit dem Übergang zur Schule werden die so erlernten Mitgestaltungserwartungen jedoch häufig enttäuscht und ein „beteiligungsferner Realismus eingeübt" (ebd.). Jugendliche machen die Erfahrung, sobald „der Ernst des Lebens" sie erreicht, ist ihre Meinung und ihr aktives Mitwirken nicht mehr gefragt – kein Wunder, dass nur noch ein Prozent der Jugendlichen sich überhaupt vorstellen können, sich in einer Partei zu engagieren. Wer von uns hätte schon Lust, sich gemeinsam mit Menschen zu engagieren, die einen nicht ernst nehmen, sich nicht für die eigene Meinung interessieren?

Kinder und Jugendliche an politischen Entscheidungen zu beteiligen, ist kein großzügig gewährtes oder eben auch verwehrtes Privileg, sondern eine gesetzliche Pflicht. Nicht erst durch die Neuaufnahme des § 41a in die Gemeindeordnung des Landes Baden-Württemberg ist es für die Gemeinden verbindlich, dass sie Jugendliche in allen sie betreffenden Angelegenheiten einbeziehen müssen. „Der Paragraph allerdings" – stellen Jessica Simeth und Stefan Lenz im Bericht zu dem Mobilitätsprojekt fest – „läuft ins Leere, weil er lediglich die Kommunen in die Pflicht nimmt, nicht jedoch die Kreise, die für den Nahverkehr die eigentliche Verantwortung tragen. In dem Projekt hat sich gezeigt, dass es bislang kaum einen Dialog zwischen der Nahverkehrsbranche, Nahverkehrsbehörden und Jugendlichen gab."

Doch der § 41a in der Gemeindeordnung des Landes Baden-Württemberg ist nicht die einzige Verpflichtung der Politik, Kinder und Jugendliche zwingend zu beteiligen, sondern eigentlich nur eine Reaktion auf ein

bedeutenderes Gesetz und ein erster – noch unvollkommener – Versuch, dieses in die kommunale Praxis umzusetzen. Am 20. November 1989 bereits hat nämlich die Generalversammlung der Vereinten Nationen ein Übereinkommen über die Rechte des Kindes, kurz UN-Kinderrechtskonvention, beschlossen; Deutschland und 195 weitere Staaten haben sich vertraglich verpflichtet, dieses einzuhalten. Juristisch hat die Kinderrechtskonvention den Rang eines Bundesgesetzes, das heißt nach Art. 3 Abs. 1, dass „bei allen Maßnahmen, die Kinder betreffen, gleichviel ob sie von öffentlichen oder privaten Einrichtungen der sozialen Fürsorge, Gerichten, Verwaltungsbehörden oder Gesetzgebungsorgan getroffen werden, [ist] das Wohl des Kindes ein Gesichtspunkt, der vorrangig zu berücksichtigen ist". Das gilt also nicht nur für Kommunen, sondern auch für Verkehrsunternehmen des ÖPNV.

Die Kinderrechtskonvention ist „kein fernes internationales Recht, sondern in ihrer Übersetzung ins Deutsche gilt sie direkt als deutsches Bundesgesetz und damit auch für die kommunalen Gebietskörperschaften des öffentlichen Rechts", heißt es in einem juristischen Gutachten. „Ihr Inhalt genießt durch die entsprechende Auslegung von Grundgesetznormen wie Art. 1, 2 und 6 GG sogar teilweise Verfassungsrang. Die KRK steht damit normhierarchisch sogar etwas höher als einfaches Bundesrecht (SGB VIII, BGB, StGB usw.). Das heißt, dass die Kinderrechtskonvention direkt bindend für all diejenigen ist, die Gesetze und Verordnungen in Deutschland anwenden. Dies betrifft folglich auch alle kommunalen Angestellten, Beamten und Mandatsträger sowie Beliehene. Auch wenn die Städte und Gemeinden durch die kommunale Selbstverwaltungsgarantie in vielen Bereichen Unabhängigkeit und Freiheiten genießen, sind sie als Gebietskörperschaften des öffentlichen Rechts an die Gesetze und mithin auch an die geltenden Kinderrechte der KRK gebunden, Art. 20 Abs. 3 GG" (Donath 2019, S. 6). „Bei der Frage nach der Umsetzung der Kinderrechtskonvention geht es deshalb nicht um ein ‚nice to have', sondern um die Umsetzung und Anwendung geltenden Rechts" (Roth 2021, S. 38).

In Artikel 12, Absatz 1 der Kinderrechtskonvention der Vereinten Nationen, der auch im § 41a der Gemeindeordnung des Landes Baden-Württemberg seinen Niederschlag fand, heißt es:

„Die Vertragsstaaten sichern dem Kind, das fähig ist, sich eine eigene Meinung zu bilden, das Recht zu, diese Meinung in allen das Kind berührenden Angelegenheiten frei zu äußern, und berücksichtigen die Meinung des Kindes angemessen und entsprechend seinem Alter und seiner Reife."

„Auffällig ist an dieser Fassung des Partizipationsrechts der umfassende Anspruch. Es soll für ‚alle das Kind berührenden Angelegenheiten' gelten. Nahezu alle schulischen Belange und kommunalen Angelegenheiten sind somit eingeschlossen. Auch für Bundes- und Landesgesetze müsste es zumindest eine Prüfung der Kinderrechtsverträglichkeit geben. Aber Artikel 12 enthält auch Formulierungen, die als Einschränkungen gelesen werden können. Kindern wird gerne pauschal die Urteilsfähigkeit und die nötige ‚Reife' abgesprochen und damit Beteiligung verweigert oder deren Meinung abgewertet. Diese Praxis entspricht nicht dem Geist der Kinderrechtskonvention. Dort ist von ‚evolving capacities', sich entwickelnden Fähigkeiten die Rede, die nicht zuletzt durch Beteiligungsprozesse selbst gefördert werden können" (Roth 2021, S. 16).

„Das Wohl des Kindes vorrangig zu berücksichtigen" bedeutet nicht, „dass die Interessen von Kindern stets an erster Stelle zu stehen haben, sondern dass ihnen bei der Interessenabwägung ein besonderes Gewicht zukommt. Bei politischen Entscheidungen und in Verwaltungsverfahren ist zunächst zu belegen, dass die Interessen von Kindern überhaupt erfasst und beachtet worden sind. Üblicherweise geschieht dies durch direkte Beteiligung. In einem zweiten Schritt muss eine Abwägung mit anderen Interessen vorgenommen und eingehend begründet werden, wenn die Interessen von Kindern nicht zum Zuge kommen. Im Streitfall ist es zum Beispiel Aufgabe der Kommunalaufsicht zu überprüfen, ob der konkrete Entscheidungsprozess diese Norm angemessen gewürdigt hat. Auch für private Betreiber und freie Träger von Kinder- und Jugendeinrichtungen gilt diese Norm" (ebd., S. 18 f.).

Das bedeutet: Nicht alles, was Kinder und Jugendliche sich wünschen, etwa für den ÖPNV, muss realisiert werden. Aber sie haben ein Recht darauf, eigene Ideen zu entwickeln, und dass diese auch angehört und ihre Umsetzung geprüft werden. Falls eine Realisierung nicht möglich oder sinnvoll ist, muss diese Ablehnung den Kindern und Jugendlichen gegenüber begründet werden. Kommunen und Verkehrsverbünde, die diese Vorschläge einfach ignorieren und unbeantwortet lassen, verstoßen gegen geltendes Recht.

Es gibt eine Reihe von guten Gründen, außer der gesetzlichen Verpflichtung dazu, warum die kommunalpolitisch Verantwortlichen Kinder und Jugendliche bei allen sie betreffenden Entscheidungen – und welche sind das nicht? – aktiv einbeziehen sollten:

- mehr Lebenszufriedenheit, glücklichere Jugendliche
- ein verbessertes soziales Klima in der Kommune und zwischen den Generationen
- eine größere Identifikation mit der Kommune und der Region
- eine bessere Infrastruktur für die Schulen, Vereine und regionalen Arbeitgeber:innen
- eine größere Akzeptanz für und weniger Distanz zur Politik
- eine größere Bereitschaft, sich selbst jetzt oder in Zukunft kommunal zu engagieren
- und damit die Basis für eine demokratische Zukunft in einer bürger:innenorientierten Gesellschaft.

Klaus Farin ist Autor, Lektor und politischer Bildner, Begründer und langjähriger Leiter des Berliner Archiv der Jugendkulturen und seit 2011 Vorsitzender der Stiftung Respekt!. 2019 erhielt er für seine Verdienste um die Jugendforschung das Bundesverdienstkreuz.

Anhang

Literatur

Archiv der Jugendkulturen/Postillion e. V.: Check das – Jugend im Rhein-Neckar-Kreis. Hirnkost, Berlin 2017.

Arnold, N. & Fackelmann, B. & Graffius, M. & Krüger, F. & Talaska, St. & Weißenfels, T.: Sprichst du Politik? Friedrich-Ebert-Stiftung, Forum Politik und Gesellschaft (Hrsg.), Berlin 2011.

Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend: 16. Kinder- und Jugendbericht – Förderung demokratischer Bildung im Kindes- und Jugendalter. Berlin 2020.

Farin, K.: Über die Jugend und andere Krankheiten. Hirnkost, Berlin 2018.

Farin, K./Mey, G.: WIR. Heimat – Land – Jugendkultur. Ein Respekt!-Buch. Hirnkost, Berlin 2020.

Hegemann, D./Ochs K. A.: Happy Locals. Jugend und Kultur. Investitionen in die Zukunft. Hirnkost, Berlin 2016.

Online-Quellen

Allgemeine Erklärung der Menschenrechte, 1948; https://de.wikisource.org/wiki/Allgemeine_Erkl%C3%A4rung_der_Menschenrechte; dazu auch: https://de.wikipedia.org/wiki/Allgemeine_Erkl%C3%A4rung_der_Menschenrechte.

Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (Hrsg.): 16. Kinder- und Jugendbericht. Förderung demokratischer Bildung im Kindes- und Jugendalter, Berlin 2020; https://www.bmfsfj.de/resource/blob/162232/27ac76c3f5ca10b0e914700ee54060b2/16-kinder-und-jugend-bericht-bundestagsdrucksache-data.pdf und (BMFSFJ, Hrsg.): Zentrale

Erkenntnisse und Empfehlungen des 16. Kinder und Jugendberichts, Broschüre Berlin 2020; https://www.bmfsfj.de/resource/blob/162236/a38c2a71e008f46347e095a053e8b9ef/16-kinder-und-jugendbericht-kurzbroschuere-data.pdf; auch dazu: https://www.dbjr.de/artikel/zum-16-kinder-und-jugend-bericht/.

Bundesministerin für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (Hrsg.): Dritter Engagementbericht. Zukunft Zivilgesellschaft: Junges Engagement im digitalen Zeitalter. Berlin 2020; https://dserver.bundestag.de/btd/19/193/1919320.pdf bzw. zentrale Ergebnisse: https://www.bmfsfj.de/resource/blob/156432/c022434af92b1044dbf45647556b834d/dritter-engagementbericht-zentrale-ergebnisse-monitor-data.pdf.

Deutsches Kinderhilfswerk (Hrsg.): Kinderrechte-Index. Die Umsetzung von Kinderrechten in den deutschen Bundesländern – eine Bestandsanalyse 2019. Berlin 2019; https://www.dkhw.de/fileadmin/Redaktion/1_Unsere_Arbeit/1_Schwerpunkte/2_Kinderrechte/2.25_Kinderrechte-Index_alle-Dokumente/Kinderrechte-Index_2019_WEB.pdf.

Donath, Philipp B.: Kinderrechte im kommunalen Verwaltungshandeln. Gutachten. Deutsches Kinderhilfswerk e. V., Berlin 2019; https://www.dkhw.de/fileadmin/Redaktion/1_Unsere_Arbeit/1_Schwerpunkte/2_Kinderrechte/2.26_KR_im_kommunalen_Verwaltungshandeln/Kinderrechte_im_komm_Verwaltungshandeln.pdf.

Roth, Roland: Junge Menschen und ihre Rechte in Schulen. Baustein 10. Aktion Courage e. V., Berlin 2021; https://www.schule-ohne-rassismus.org/wp-content/uploads/2021/03/Baustein10_web.pdf.

Vereinte Nationen: UN-Kinderrechtskonvention, 1989; https://www.unicef.de/informieren/ueber-uns/fuer-kinderrechte/un-kinderrechtskonvention; dazu auch: https://de.wikipedia.org/wiki/UN-Kinderrechtskonvention und https://www.bmfsfj.de/resource/blob/93140/78b9572c1bffdda3345d8d393acbbfe8/uebereinkommen-ueber-die-rechte-des-kindes-data.pdf.

Film

Postillion e. V.: Wilhelmsfeld – wie wir es sehen. Ein Film des Projekts mit dem Dokumentarfilmer Philip Kuhne.

Dank

Unser Dank gilt der **evangelischen Kirchengemeinde, besonders Frau Pfarrerin Dr. Silke Dangel**. Sie hat uns das Projekt im Rahmen des Konfirmationsunterrichts vorstellen lassen. Ein großer Teil der Gruppe ist daraus entstanden.

Den **Mitgliedern des Landtages von Baden-Württemberg, Herrn Dr. Albrecht Schütte** und **Hermino Katzenstein**. Beide hatten für die Jugendlichen immer ein offenes Ohr.

Dem **Kreisrat** und **Bürgermeister a. D. Hans Zellner** für seinen Einsatz im Projekt wie auch dem **Bürgermeister Christoph Oeldorf**.

Auch an **Miriam Caroli** von **Stadtmobil Rhein-Neckar** für ihre Unterstützung.

Ein besonderer Dank an **Christopher Gipp** als **Verkehrsexperte aus Berlin** für seine Beratung und den **Berliner Dokumentarfilmer Philip Kuhne**.

Die Projektgruppe (v. l. n. r.): Jessica Simeth, Emilia Diatorrez, Mattis Fahldiek, Pauline Lenz, Maxim König, Marlene Lenz, Moritz Braun, Silas Boguslawski; es fehlen: Marcel Gottfried und Vanessa König.

Die Autor:innen

Marcel Gottfried
(17 Jahre)

Marlene Lenz
(17 Jahre)

Mattis Fahldiek
(17 Jahre)

Maxim König
(15 Jahre)

Moritz Braun
(15 Jahre)

Silas Boguslawski
(15 Jahre)

Vanessa König
(17 Jahre)

Bücher aus der Postillion-Edition im Hirnkost-Verlag

Eine Kindheit im Waldkindergarten. Eine Entscheidungshilfe für Eltern und Kommunalpolitik

Mehr als 1.500 dieser „Kindergärten ohne Dach und Wände" gibt es inzwischen in Deutschland – Tendenz steigend. Nicht nur Elternbefragungen, auch wissenschaftliche Untersuchungen bestätigen die Gründe für die hohe Nachfrage und Zufriedenheit bei Familien, die ihre Kinder schon in Waldkindergärten untergebracht haben: Der tägliche Aufenthalt in der freien Natur fördert die Entwicklung der kindlichen Motorik und Wahrnehmungsfähigkeiten; Kinder im Waldkindergarten sind gesundheitlich stabiler und auch auf die kommenden schulischen Anforderungen besser vorbereitet als Kinder, die einen Regelkindergarten besucht haben. Und nicht zuletzt durch die aktuelle Klimadiskussion gerät eine natur- und umweltsensible Erziehung immer stärker in den Fokus. Hier haben Waldkindergärten einfach einen nicht zu schlagenden Standortvorteil.

Immer mehr Eltern überlegen, ihre Kinder in einen Wald- oder Naturkindergarten zu geben – oder eben selbst einen zu gründen, wenn es keinen in ihrer Nähe gibt. Dieses Buch soll sie dabei unterstützen, ihre Fragen beantworten, Argumente an die Hand geben, den Alltag und die Ziele der Waldkindergärten beschreiben. Es soll aufzeigen, warum und wie Kommunen Waldkindergärten fördern sollten. Das Buch soll für Entscheider*innen sein – für Eltern, Fachkräfte in der Kindergartenarbeit, Bürgermeister*innen und andere kommunalpolitisch Verantwortliche.

Stefan Lenz, Diplom-Sozialpädagoge (FH), nach dem Studium zunächst in der Heimerziehung tätig, danach bei der Internationalen Gesellschaft für erzieherische Hilfen (IGFH) im Rahmen eines Bundesmodellprojekts zur

Weiterentwicklung der Kinder- und Jugendhilfe. Beim Postillion e. V. hauptamtlich seit 2001 als Geschäftsführender Vorsitzender, zuvor seit 1985 ehrenamtlicher Vorsitzender.

Stefan Lenz

Hardcover: 88 Seiten

ISBN:
978-3-948675-84-4

Auch als E-Book erhältlich

Innovation in kleinen Schritten

Dieses Buch handelt von Versuchen, die Kooperation zwischen Kindertagesstätten und Hilfen zur Erziehung zu verbessern und – in sozialräumlicher Perspektive – zu qualifizieren.

In enger, sozialräumlich ausgestalteter Kooperation von Öffentlichem und Freiem Träger sollen die Ausgangslagen für nicht ausgrenzende Erziehungs- und Unterstützungsleistungen verbessert werden. Im Erfolgsfall führt eine solche Reform durch Integration und Flexibilität von Betreuungs- oder Hilfesettings sowie Nutzung sozialräumlicher Ressourcen – insgesamt also durch einen stärkeren Lebenswelt- wie Sozialraumbezug – auch zur Vermeidung formeller Hilfen zu Erziehung („Fälle") und vor allem aber zu einer veränderten Infrastruktur eines gelingenden Aufwachsens.

Im vorliegenden Buch werden theoretische Hintergründe, praktische Probleme und Erfolgsbedingungen sowie methodische Hinweise zur Umsetzung einer solcherart veränderten ‚Hilfephilosophie' anhand der Erfahrungen eines Projekts, das bei fünf unterschiedlichen (Freien) Trägern in fünf verschiedenen Regionen angesiedelt war, dargestellt und diskutiert.

Zielgruppe: Mitarbeiter*innen in Kindertagesstätten und Hilfen zur Erziehung, Praktiker*innen der Kinder- und Jugendhilfe, Politiker*innen, Studierende und Lehrende im Bereich der Sozialen Arbeit und Sozialpädagogik

Friedhelm Peters, Stefan Lenz, Valentin Kannicht, Diana Düring, Thomas Röttger
Postillion e.V. (Hrsg.):
Innovation in kleinen Schritten
Zur sozialräumlichen Kooperation von Kindertagesstätten, Hilfen zur Erziehung und Allgemeinem Sozialen Dienst

Hardcover: 288 Seiten

ISBN: 978-3-947380-16-9

Auch als E-Book erhältlich

Archiv der Jugendkulturen e. V /Postillion e. V: Check das! Jugend im Rhein-Neckar-Kreis

Das Berliner Archiv der Jugendkulturen entwickelte in Zusammenarbeit mit dem Postillion e. V. ein Organisationsentwicklungsmodellprojekt inklusive einer regionalen Jugendstudie, auf deren Basis gezieltes und nachhaltiges politisches und pädagogisches Handeln möglich ist. Mehr als 2.400 Jugendliche der Region wurden befragt, über 100 Jugendliche nahmen an parallel stattfindenden Kreativworkshops teil und entwickelten eigene Ideen, Wünsche und Positionen. Sie erkannten dabei, dass die Erwachsenenwelt sich für ihre Perspektive interessiert und ihre Partizipation ausdrücklich erwünscht ist. Denn nachhaltige Veränderungen lassen sich heute nur noch erzielen, wenn die Zielgruppe bei der Entwicklung selbst beteiligt wird. Das gilt nicht nur für Großbauprojekte, sondern auch für die kleinteilige Beziehungsarbeit mit Jugendlichen vor Ort. Identifikation mit der Schule, dem Jugendhaus, der Gemeinde entsteht letztlich nur durch Teilhabe und die Erfahrung von Respekt.

Die Arbeit des Postillion e. V. und das in diesem Buch dokumentierte zukunftsweisende Modellprojekt zeigen, wie eine engagierte Jugendarbeit gemeinsam mit den kommunal Verantwortlichen etwas für Jugendliche bewegen kann. Die im Rhein-Neckar-Kreis erhobenen Daten lassen sich auf viele andere Landgemeinden in Deutschland übertragen. Aber vor allem das Beispiel dieses Projekts kann und soll andere für die Jugend Engagierte anregen, es auch einmal zu versuchen. So wie die Jugend selbst, so erregt auch die Jugendarbeit meist nur dann öffentliche Aufmerksamkeit, wenn etwas mächtig danebengegangen ist, wenn Gewalt, Extremismus, exzessiver Rauschmittelkonsum oder ähnliches ins Spiel kommen. Viel zu selten erfahren wir von positiven Beispielen einer gelungenen Jugendarbeit. Hier ist eine Erfolgsgeschichte.

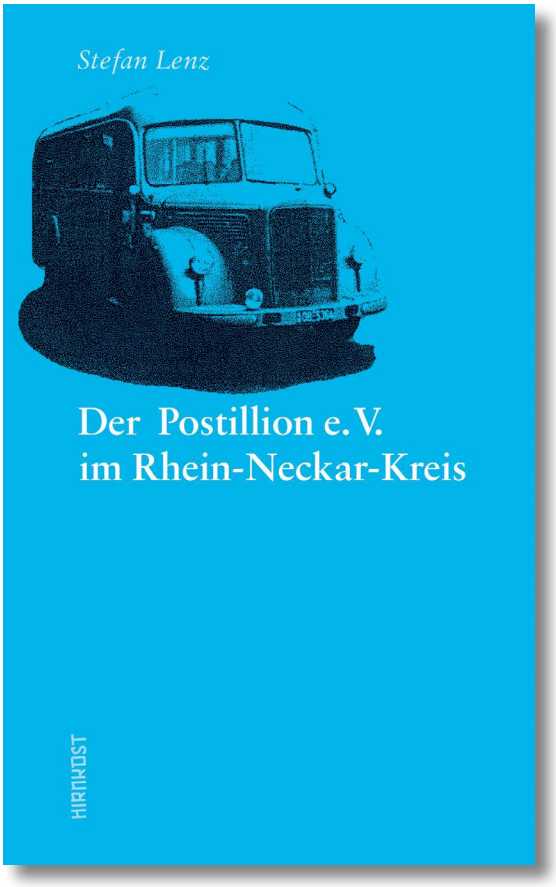
Archiv der Jugend-
kulturen e. V./
Postillion e. V. 2017

Gebundene Ausgabe:
220 Seiten

ISBN-13:
978-3-945398-30-2

Stefan Lenz: Der Postillion im Rhein-Neckar-Kreis. Hirnkost Verlag 2020

Hinter jedem Verein stecken Gesichter, Köpfe, Strukturen und Visionen. Eltern, die ihr Kind in der Kindertagesstätte abgeben, aber auch Kommunen, die den Postillion e. V. mit Aufgaben der öffentlichen Daseinsfürsorge betrauen, haben daher ein Recht darauf, mehr Details über den Hintergrund der Organisation zu erfahren.



Dieses Buch möchte den Postillion e. V. greifbar machen und einen Einblick in die Historie und das Selbstverständnis des Vereins geben.

Stefan Lenz

Gebundene Ausgabe: 124 Seiten

ISBN-13:
978-3-948675-18-9

Weitere Empfehlungen aus dem Hirnkost-Verlag

Der Hirnkost Verlag entstand 2003 aus dem Berliner Archiv der Jugendkulturen e. V. heraus, um die Erkenntnisse dieser einmaligen Institution zu publizieren. Er wird bis heute vom Gründer des Archiv der Jugendkulturen und heutigen Vorsitzenden der Stiftung Respekt! Klaus Farin als Geschäftsführer ehrenamtlich geleitet. Der Verlag hat seither mehr als 130 Bücher veröffentlicht (die es zumeist auch als E-Books gibt) und beschäftigt heute drei Angestellte. Die Themen der Publikationen reichen über Jugendmode, Musikrichtungen, Fankultur, Graffiti/StreetArt, Veganismus, Gender Studies bis hin zu Science Fiction. Der Fokus des Programms liegt auf soziokulturellen Sachbüchern, die durch zumeist themenbezogene Romane, literarische Kurzgeschichten und Lyrik ergänzt werden. Inhaltliche Schwerpunkte sind neben Jugend- und Subkulturen die Themen Migration und Flucht.

Hirnkost versteht sich als Verlag für engagierte Literatur. Die Besonderheit des Verlages besteht darin, dass Hirnkost bemüht ist, nicht über Menschen und Szenen zu reden, sondern diese möglichst selbst zu Wort kommen zu lassen. „So sind die Veröffentlichungen stets sehr genaue, authentische Abbilder der subkulturellen Realität vor allem von Szenen, an die sich ‚normale' Forscher*innen oft gar nicht herantrauen oder schon aufgrund ihres Habitus keine Chancen haben – und damit eine unerschöpfliche und unverzichtbare Quelle für die Arbeit eben dieser anderen Wissenschaftler*innen, aber auch für politische Bildner*innen, Medien und Bewegungsmenschen." (*Forschungsjournal Soziale Bewegungen*)

Weitere Infos: https://shop.hirnkost.de/; http://www.hirnkost.de/;
https://www.facebook.com/Hirnkost/

Nichts als Freiraum. Visionäre Forderungen für gelungene Partizipation von Jugendlichen in Freiräumen

In der gesellschaftlichen Diskussion über die Dinge, welche die junge Generation braucht, dominieren seit Jahren Fragen der Kinderbetreuung und Schulbildung. Eine eigenständige, kreative, sich selbst bildende, experimentierende und gestaltende Jugendphase scheint in diesem Diskurs kaum vorzukommen. Anna Michel zieht ein bitteres Resümee ihrer praktischen Erfahrungen: „Jugendliche sind eine andere Spezies, denen man kein Vertrauen schenken kann und die man kontrollieren muss. Technische, akustische und bauliche Maßnahmen sowie Eingreiftruppen werden dazu genutzt, um Jugendliche aus dem öffentlichen Raum zu vertreiben oder ihnen erst gar keine Gelegenheit zu geben, diesen für sich nutzbar zu machen."

Anna Michel fordert in ihrer vorliegenden Arbeit ein konse- quentes Umdenken und gibt Kommunen und Einrichtungen wichtige Denkanstöße, wie echte Partizipation von jungen Menschen mittels aktiver Raumaneignung gelingen kann. Die in der Arbeit formulierten Anregungen sind pragmatisch und machbar, die abgeleiteten Forderungen durchaus erfüllbar – vorausgesetzt, die alternde Gesellschaft bringt das auf, was ihr von jeher besonders schwer fällt: das Vertrauen in die Gestaltungskraft der jungen Generation.

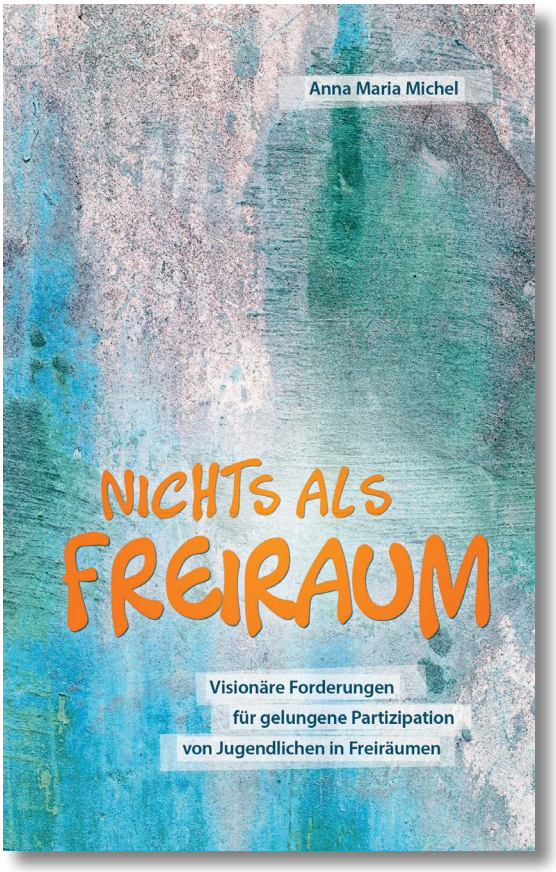
Elvira Berndt, Gangway e. V.

Anna Maria Michel
Nichts als Freiraum

Hardcover: 93 Seiten

ISBN:
978-3-947380-96-1

Auch als E-Book
erhältlich



Heimat

„Heimat“ ist wieder angesagt – vor allem in ländlichen Regionen hat der Wunsch nach Entschleunigung und Wiederüberschaubarkeit der Lebensumwelt Konjunktur: das Dorf als Hort der Sicherheit und Ruhepol inmitten einer sich global immer schneller und unbeeinflussbarer verändernden Welt: „Hier ist die Welt noch in Ordnung.“ Doch die Prozesse der Individualisierung und Enttraditionalisierung prägen längst auch die Lebenswirklichkeiten auf dem Lande.

Die Stiftung Respekt! und der Hirnkost Verlag haben die Renaissance der „Heimatliebe“ und die Lage von Jugendlichen in ländlichen Regionen zwei Jahre lang genauer erforscht. Gemeinsam mit mehr als 30 Partner*innen realisierten sie einen bunten Strauß aus Workshops, Zukunftswerkstätten, Fachtagungen, journalistischen und literarischen Erkundungen. Dabei wurden mehr als 800 Jugendliche nicht nur befragt, sondern konnten auch in Kreativworkshops eigene Ideen, Wünsche und Positionen entwickeln und dabei erkennen, dass die Erwachsenenwelt sich für ihre Perspektive interessiert. Denn nachhaltige Veränderungen lassen sich heute nur noch erzielen,

wenn die Menschen bei der Entwicklung selbst aktiv mitwirken. Identifikation – mit der Schule, dem Jugendhaus, der Gemeinde – entsteht letztlich durch Teilhabe und die Erfahrung von Respekt.

Die „Heimat-Box" enthält folgende Titel, die auch einzeln erhältlich sind:

- „Heimat?" (Hrsg. Klaus Farin)
- „Frei-Land-Haltung" (Hrsg. Kurt Möller)
- „Wir. Heimat – Land – Jugendkultur" (Hrsg. Günter Mey, Klaus Farin)
- „Auf dem Lande alles dicht? Ein interdisziplinäres Lesebuch über die kreative Füllung von Leerstand" (Hrsg. Torsten Sowada, Mieste Hotopp-Riecke)

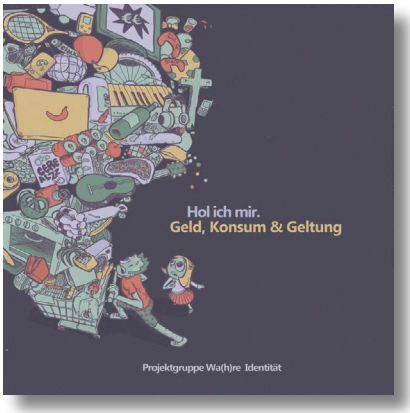
Gibt's überall, wo es Bücher gibt, und direkt bei uns:
https://shop.hirnkost.de/

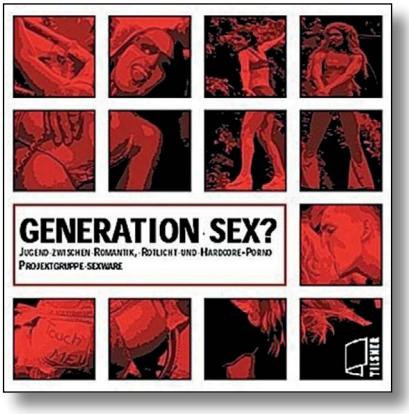
Dimitri Hegemann/Annette Katharina Ochs: Happy Locals

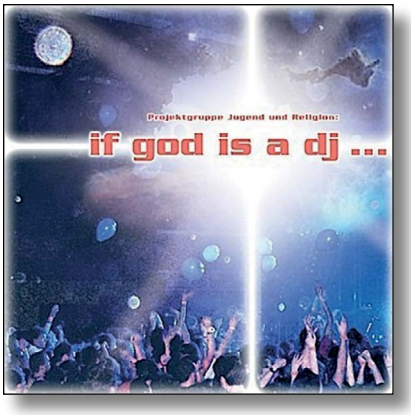
Wie hält man Jugendliche in der eigenen Gemeinde? Wenn sich junge Heranwachsende im Heimatort langweilen und sie sich nicht entfalten können, wollen sie weg – meist in die nächstgrößere Stadt, weil sie sich dort ein erfüllteres Leben erhoffen. Das Problem kennen viele Bürgermeister:innen und Entscheider:innen überall in der Republik. Diese kleine Denkschrift zeigt auf, wie sie so eine Entwicklung mit einfachen Schritten bremsen können. Das Ziel: Junge Menschen entdecken ihr Potential und werden zu HAPPY LOCALS.

Hirnkost Verlag 2016
Gebundene Ausgabe: 51 Seiten
ISBN-13: 978-3-945398-41-8

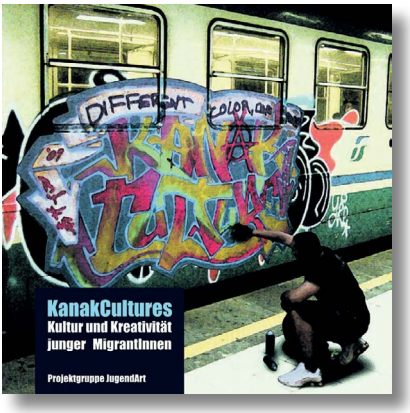
Hirnkost-Titel in Kooperation mit der







Hochschule für Sozialwesen Esslingen



Gibt's überall, wo es Bücher gibt, und direkt bei uns: https://shop.hirnkost.de/

Jugendliche sind Expert:innen für Mobilität, und daher müssen wir sie fragen

Kinder und Jugendliche an politischen Entscheidungen zu beteiligen, ist kein großzügig gewährtes oder eben auch verwehrtes Privileg, sondern eine gesetzliche Pflicht. Nicht erst durch die Neuaufnahme des § 41a in die Gemeindeordnung des Landes Baden-Württemberg ist es für die Gemeinden verbindlich, dass sie Jugendliche in allen sie betreffenden Angelegenheiten einbeziehen müssen. Der Paragraph allerdings läuft ins Leere, weil er lediglich die Kommunen in die Pflicht nimmt, nicht jedoch die Landkreise, die für den Nahverkehr die eigentliche Verantwortung tragen. In dem Bundesmodellprojekt „Jugendliche Mobilität“ hat sich gezeigt, dass es bislang kaum einen Dialog zwischen der Nahverkehrsbranche, Nahverkehrsbehörden (Aufgabenträger) und Jugendlichen gab.

Das Buch berichtet über die Erfahrungen aus dem Bundesmodellprojekt „Jugendliche Mobilität im ländlichen Raum“ des Postillion e. V. in der Gemeinde Wilhelmsfeld (Rhein-Neckar-Kreis) und fordert eine konkrete Beteiligung von Jugendlichen in Fragen der Mobilität. Die Ergebnisse sind überregional interessant. Mit Beiträgen von Christoph Gipp und Klaus Farin.

9 783949 452031

HIRNKOST
Engagierte Literatur

10,00 €

Postillion e. V.