

STEFAN LENZ • JESSICA SIMETH

JUGENDLICHE GESTALTEN DEN ÖPNV

**EIN PRAXISBUCH
FÜR DIE JUGENDARBEIT
UND KOMMUNALPOLITIK**

HIRNKOST

Originalausgabe

© 2023 Hirnkost KG, Lahnstraße 25, 12055 Berlin;
prverlag@hirnkost.de; <http://www.hirnkost.de/>
Alle Rechte vorbehalten
1. Auflage April 2023

Vertrieb für den Buchhandel:

Runge Verlagsauslieferung; msr@rungeva.de

Privatkunden und Mailorder:

<https://shop.hirnkost.de/> **Unsere Bücher kann man auch abonnieren!**

Hrsg.: Postillion e. V.

Layout: benSwerk; www.benswerk.com

Lektorat: Klaus Farin

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Ernährung
und Landwirtschaft

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

ISBN:

PRINT: 978-3-949452-87-1

PDF: 978-3-949452-89-5

EPUB: 978-3-949452-88-8

Hirnkost versteht sich als engagierter Verlag für engagierte Literatur.
Mehr Infos: <https://www.hirnkost.de/der-engagierte-verlag/>





LENZ • SIMETH

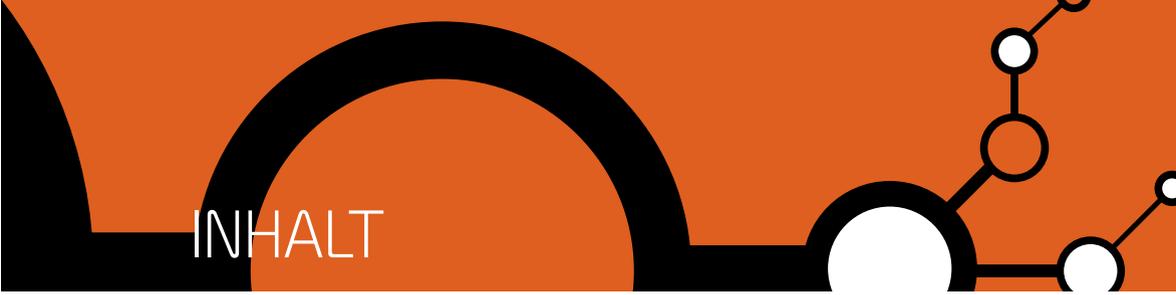


Jugendliche gestalten den ÖPNV

EIN PRAXISBUCH
FÜR DIE JUGENDARBEIT
UND KOMMUNAL-
POLITIK







INHALT

DIE IDEE	7
DAS BUNDESMODELL-PROJEKT (2019-2022)	9
DAS PROJEKT »JUGENDLICHE MOBILITÄT IM LÄNDLICHEN RAUM«	16
ZIELE BEIM EINBEZUG VON JUGENDLICHEN	19
DAS KONZEPT »JUGENDLICHE GESTALTEN DEN ÖPNV«	23
DAS RESÜMEE	59



DIE IDEE

Es gab unterschiedliche Motivationen für das Projekt *Jugendliche Mobilität im ländlichen Raum*. Der Verlauf des drei Jahre andauernden Modellprojekts war interessant und erkenntnisreich. Es konnten viele Ergebnisse erzielt werden, die so ursprünglich gar nicht zu erwarten waren. Das Thema ist bislang kaum bearbeitet worden. Vonseiten der Jugendarbeit oder der Aufgabenträger des ÖPNV gibt es kaum Initiativen oder Projekte, die sich mit dem Thema *Jugendliche als Expert:innen im ÖPNV* beschäftigen. Eine Kultur, wie die Erfahrungen der Jugendlichen zur Verbesserung des Systems beitragen können, ist nicht vorhanden. Jugendliche sind fast die einzige Bevölkerungsgruppe, die auf Mobilität jenseits des Autos angewiesen ist.¹

Dieses Buch soll vor allem Kommunalpolitiker:innen und Fachleute der Aufgabenträger des ÖPNV dazu ermutigen, diesen Weg der Weiterentwicklung der Mobilität zu gehen. Unser Konzept kann lediglich die wesentlichen Eckpunkte darstellen, da in jeder Region individuell geschaut werden muss, was dort zielführend ist. Bei dem von uns betrachteten kleinen Dorf Wilhelmsfeld im Odenwald mit der Nachbarschaft zu Heidelberg und der Rheinebene liegt eine Situation vor, die vielleicht in einigen Orten ähnlich ist, in anderen aber wieder ganz anders. Rad- und Zugverkehr haben bei der Mobilität im Nahbereich in Wilhelmsfeld nur eine geringe Bedeutung, daher ist in unserem Projekt der Busverkehr das große Thema. Der Ort ist mit zwei Buslinien erschlossen und durch die Berglage das Radfahren beschwerlich. Bei schienengebundenen Strecken sind nicht mehr das Landratsamt oder

1) An dieser Stelle wird Mobilitätsarmut und Teilhabe nicht weiterverfolgt. Dennoch ist dieses Thema wichtig, siehe dazu: Mathias Wilde: „Mobilität“, in: Rund/Peters (Hrsg.) 2022.

die Stadtverwaltung Aufgabenträger des ÖPNV, sondern das Land, das noch einmal deutlich weiter entfernt von der Lebenswirklichkeit der Jugendlichen ist. Das wäre sicher noch einmal eine besondere Herausforderung eines Jugendbeteiligungsprojekts.

Dieses Buch kann nicht die ganze Heterogenität des ÖPNV in Deutschland abbilden; wir gehen sehr stark von den lokalen Verhältnissen aus. Dennoch würde es uns freuen, wenn das Buch zur Diskussion vor Ort beitragen und Anstöße geben würde, wie jugendliche Mobilität mit den Mitteln der Jugendbeteiligung verbessert werden kann. Dies bedeutet immer auch eine Verbesserung für die gesamte Bevölkerung, da der ÖPNV keine Veranstaltung der Jugendarbeit ist und für Jugendliche nicht exklusiv angeboten wird. Es ist ein Mehrgenerationenangebot.

DAS BUNDESMODELL- PROJEKT (2019-2022)

Der Postillion e. V. führt seit dem Jahr 2016 jährlich eine Bedarfsabfrage bei Jugendlichen im Rhein-Neckar-Kreis durch. Diese Befragungen sind jedes Jahr methodisch unterschiedlich. Mitunter sind es Gruppendiskussionen oder Online-Befragungen. Ziel ist es, Jugendliche in der Mobilen Jugendarbeit zu beteiligen und deren Themen auch in die Kommunalpolitik zu transportieren². Dabei war Mobilität an unterschiedlichen Orten ein Thema, das von den Jugendlichen immer wieder benannt wurde. Es handelt sich vor allem um die Orte, in denen kein Schulstandort für weiterführende Schulen vorhanden und in denen am Abend der öffentliche Personennahverkehr (Freizeitverkehr) nicht sehr gut ausgebaut ist. Bei der großen Befragung von 2.400 Jugendlichen aus dem Jahr 2016 (veröffentlicht in *Check das! – Jugend im Rhein-Neckar-Kreis*, Hirnkost 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



Studie des Postillion e. V. über die Jugendlichen im Rhein-Neckar-Kreis. Auf dieser Studie baute die Idee des Modellprojekts auf

2) Die Verfahren der Befragungen werden ausführlich beschrieben in: Archiv der Jugendkulturen e. V./Postillion e. V. (Hrsg.) 2017.

bezüglich der Notwendigkeit eines öffentlichen Personennahverkehrs zusammen.

Hinzu kommen die Diskussionen zu Fahrverboten („Heidelberg propagiert eine autofreie Stadt“³⁾) bzw. Klimaschutz. Dadurch ist sicherlich auch bei Jugendlichen deutlich geworden, dass der Individualverkehr, wie er im Moment aussieht, nicht sehr zukunftsfähig ist. Dazu gehört auch die in den Ballungsgebieten vorhandene Verkehrsverdichtung. Selbst in der Gemeinde Wilhelmsfeld, 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.

Unterstützt wird die Jugendbeteiligung 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 natürlich auch. 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

3) Vgl. https://www.heidelberg.de/hd/HD/service/14_10_2022+bahnstadt_+stadtteilmittle+kann+autofrei+werden.html

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 (Farin/Mey 2020) wird deutlich, dass sich gerade Jugendliche aus dem ländlichen Raum ein besseres ÖPNV-Angebot wünschen. Sie sind deutlich unzufriedener hinsichtlich Fahrtdauer und Erreichbarkeit von beliebten Freizeitzielen. Zudem wurde herausgearbeitet, dass gerade die „immobilen Jugendlichen“ vom Dorf aus ihrer Heimat deutlich öfter wegziehen wollen als Jugendliche, die mit dem ÖPNV-Angebot zufrieden sind und sich bereits in frühen Jahren aufgrund der guten Anbindung frei bewegen können. Je ländlicher die jungen Menschen leben, desto eingeschränkter ist ihre Mobilität. Diese müssen eine wesentlich höhere und andere Mobilitätsleistung aufbringen, um an ihr weiter gelegenes Freizeitziel zu gelangen, als Jugendliche, die in größeren und besser angebundenen Städten wohnen. Es kann für Jugendliche frustrierend sein, wenn die Mobilitätsvoraussetzungen – vor allem die Anbindung an den ÖPNV – nicht gegeben sind. Dies führt schnell und bereits sehr früh zu einer Unzufriedenheit mit dem Wohnort und löst den Wunsch aus, schnell in eine andere Stadt zu ziehen.

EXKURS: MODELLREGION IM BUNDESMODELL- PROJEKT: WILHELMSFELD UND SEIN ÖPNV

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.

Die Bewohner:innen in Wilhelmsfeld gliedern sich in Altersgruppen wie folgt auf:

Bevölkerung im Überblick	
Gemeindegebiet2021	km2
Insgesamt	4,75
Bevölkerung 2021	Anzahl
Insgesamt	3.150
Eckdaten zur Bevölkerung	Anzahl
Kinder unter 6 Jahren	193
Kinder unter 7 Jahren	229
Kinder/Jugendliche unter 18 J.	527
65jährige und ältere	773
75jährige und ältere	399
Frauen	1.628
Ausländer	301
unter 18 Jahren	41
Lebendgeborene	20
Geburtenüberschuss/-defizit	-22
Zugezogene	270
Wanderungsgewinn/-verlust	+23

Bevölkerungsstruktur in Wilhelmsfeld
(Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg)

Spannend ist auch die Geschichte der Buslinie nach Heidelberg. Es gab ein stetes Auf und Ab im Kampf um diese Linie seit den 1900er

Jahren. Höhepunkt war eine unglaubliche bürgerliche Anstrengung in den 1920er Jahren, die schließlich zum Bau einer Wagenhalle führte. Vermutlich war dies die erste Bürgerinitiative in dem erst 1710 gegründeten Ort.



Der Bau der Autohalle für vier Busse und Fahrerwohnungen war ein Beispiel bürgerschaftlichen Engagements im Jahr 1927. (Foto: 1981, Archiv Postillion e. V.)

Aber auch das Engagement nach dem Krieg, bis schließlich die Motorisierung der 1960er Jahre das Interesse an der Linie erlahmen ließ. Trotzdem gab es in den 1970er Jahren, bedingt durch die Eingemeindungswelle in Baden-Württemberg, einen Kampf für den Erhalt der Linie bei der Deutschen Bundespost gegen den Wunsch der Stadt Heidelberg, diese im Zuge der Eingemeindung von Ziegelhausen in die städtischen Verkehrsbetriebe einzugliedern. Hier ging es vor allem um Zuständigkeiten und Finanzierungen. „Die Frage, ob die Personenbeförderung zu den Hoheitsaufgaben der Post gehöre, sei umstritten“, stellte das Bundespostministerium 1966 fest. Dort wird auf ein Urteil des Bundesgerichtshofs verwiesen, „dass es Aufgabe der Post sei, mit

ihrem Linienverkehr insbesondere auch benachteiligte Orte aus allgemeiner staatlicher Fürsorge ohne Rücksicht auf die Rentabilität der einzelnen Strecken zu bedienen. Der Beförderungsvertrag der Post sei nicht privat, sondern öffentlich-rechtlicher Natur, zumal sich die Benutzung der Einrichtung der Post nach der Benutzungsverordnung richte, die als Rechtsverordnung über die Bedingungen und Gebühren der Benutzung bezeichnet sei“.⁴

Wie aus der Geschichte der Buslinie Heidelberg-Wilhelmsfeld hervorgeht, war es früher Aufgabe des Bundes, dafür zu sorgen, dass Überlandverkehr durch Schiene oder durch Bus vorgehalten wurde. Damit war die Entscheidung über die Finanzierung des gesamten Busverkehrs dort angesiedelt. In der Regel war dies im Bereich des Busverkehrs die Deutsche Bundespost, die damit den Transport von Briefen, Paketen und Personen auch in abgelegene Dörfer organisierte. Damit waren natürlich nicht alle lokalen Bedürfnisse abzudecken. Im Zuge der Aufgabenübertragung auf die Länder durch eine Änderung des ÖPNV-Gesetzes hat sich der Staat aus diesem Bereich zurückgezogen. Durch die Vergabe von ÖPNV-Mitteln wurde die komplette Freiheit übertragen, zu entscheiden, wann und wo ein Bus fährt. Die Gemeinden können in der Regel am besten beurteilen, was ihre Bürger:innen wirklich benötigen. Diese Regelung hat allerdings den Preis, dass mitunter der Blick für das Ganze fehlt. Verkehrsbedarfe bleiben nie nur in einer Region, sondern sie sind sinnvollerweise meistens deutschlandweit bzw. europaweit abzustimmen und zu planen. Für die Jugendlichen selbst könnte man meinen, hätte dies natürlich erhebliche Vorteile. Die Kommune und der Landkreis sind näher als der Bundestag. Die Einflussmöglichkeiten auf kommunaler Ebene sind naturgemäß größer.

4) Deutscher Bundestag: Drucksache V-203 vom 26.01.1966; Gutachten der Sachverständigenkommission für die Deutsche Bundespost vom 06.11.1965.



Wilhelmsfeld feierte mit der Deutschen Bundespost 1977 in großem Stil. Es galt die Zuständigkeit und Finanzierung beim Bund zu belassen und nicht an die (arme) Kommune zu übertragen.

(Foto: Archiv Postillion e. V.)

Die bereits in den 1960er Jahren diskutierte Fragestellung über den Zweck, die Aufgabe und die Stellung des ÖPNVs war natürlich für die Gemeinde Wilhelmsfeld extrem wichtig. Dabei war es das zentrale Anliegen der Gemeinde, dass die Deutsche Bundespost weiterhin die Linie betreiben würde und damit der Bund weiterhin die Finanzierung übernehme. Dies hat sich durch die Reform des ÖPNV von 1996 aufgelöst. Dabei wurden die Zuständigkeiten auf die Länder bzw. im Anschluss auf die Kreise übertragen. Der Staat zog sich aus dieser wichtigen Form der Daseinsfürsorge zurück. Der ÖPNV wurde zur Angelegenheit der Kommunen. Ab diesem Zeitpunkt mussten sich auch finanzschwache Gemeinden an der Finanzierung des ÖPNV beteiligen. Das war die nächste Zäsur innerhalb der Buslinie. Dieser Schritt bedeutete allerdings auch, dass die Gemeinde ab diesem Moment Einfluss auf die Gestaltung des ÖPNV nehmen konnte. Der Fahrplan wurde verdichtet und somit besser. Dadurch ergaben sich aber auch für Jugendliche mehr Einflussmöglichkeiten auf die regionale Politik, um die Mobilitätsstrukturen zu gestalten.

DAS PROJEKT

„JUGENDLICHE MOBILITÄT IM LÄNDLICHEN RAUM“

Das Projekt war zuallererst ein Jugendbeteiligungsprojekt. Am Anfang stand die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts für Wilhelmsfeld aus Sicht der Jugendlichen. Nach der Entstehung eines Ideenpapiers mit den Jugendlichen (Mobilitätskonzept für Wilhelmsfeld) fanden mehrere Diskussionsrunden zwischen der Jugendgruppe, dem CarSharing-Anbieter *stadtmobil* und Politiker:innen aus der Kreispolitik, der Landespolitik, dem Bürgermeister und schlussendlich dem Gemeinderat aus Wilhelmsfeld statt. Diese befürworteten alle die Vorschläge der Jugendlichen, waren begeistert von deren freiwilligen Engagement und positiv überrascht, in welcher Geschwindigkeit das Papier ausgearbeitet wurde und welche guten Ideen den Köpfen der Jugendlichen entsprungen sind. Trotz einem für die Jugendlichen langen Zeitraum – für Politik und Verwaltung sehr schnell – haben die Jugendlichen einiges bewegt und Politik und Verwaltung letztendlich auch gehandelt.

Im weiteren Verlauf des Jahres 2020 entstand auf Grundlage der Ideen und Verbesserungsvorschläge der Jugendlichen ein Film „Wilhelmsfeld – wie wir es sehen“. Dieser wurde mit dem Berliner Filmemacher Philip Kuhne gemeinsam mit der Gruppe gedreht. Es wird deutlich, dass die Jugendlichen gerne in Wilhelmsfeld leben, aber dringend Verbesserungsbedarf in Sachen öffentlicher Nahverkehr und ein Ausbau von Mobilitätsstationen besteht. Dieser Film fand große Zustimmung in einem darauffolgenden Onlineaustausch mit Bewohner:innen und Politiker:innen aus Wilhelmsfeld.

Im Anschluss an den Film entwickelte die Jugendgruppe einen Onlinefragebogen, um die Bewohner:innen aus Wilhelmsfeld aktiv



WILHELMSFELD WIE WIR ES SEHEN

*Ein von den Jugendlichen gedrehter Film zum Mobilitätskonzept
gemeinsam mit Philip Kuhne*

mitzunehmen und sich ein Meinungsbild der Allgemeinheit zu erschaffen. Leider blieb der Onlinefragebogen trotz mehrmaliger Veröffentlichung im lokalen Amtsblatt ohne sichtlichen Erfolg aufgrund von mangelnder Beteiligung.

Anfang des Jahres 2021 baten die Jugendlichen diesmal die Kandidierenden der anstehenden Landtagswahl zu einem Onlineaustausch. Hierbei wurden in einem knapp zweistündigen Gespräch die Themen Klimawandel, Tierschutz, Mobilität und Schulpolitik behandelt. Den Fragen stellten sich die Landtagskandidat:innen Dr. Albrecht Schütte (CDU), Hermino Katzenstein (Bündnis 90/Die Grünen), Dieter Amann (AFD), Johanna Legnar (Klimaliste), Leon Wollmann (Volt) und Michael Stemmler (der den verhinderten SPD-Kandidaten vertrat).

Marcel Gottfried (17), einer der beteiligten Jugendlichen, berichtet:

„Am Donnerstag, dem 25.02.2021, haben wir eine Podiumsdiskussion der Landtagskandidaten organisiert. Wir haben uns im Voraus zusammengesetzt

und uns überlegt, was wir die Politiker*innen fragen können bzw. wie sie zu bestimmten Themen, die uns interessieren, stehen. Unter anderem haben wir die Kandidaten 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 manchmal nicht schlauer wird und sich manche Plakate zu denen anderer 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.“



Eines von fünf Plakaten, die die Jugendlichen im Ort aufhängten, um für die Idee zu werben. (Plakat: Johanna Legnar)

Damit das Projekt im Ort, abgesehen von den regelmäßig erscheinenden Zeitungsartikeln, zu noch mehr Aufsehen gelangt, entwickelten die Jugendlichen im April 2021

gemeinsam mit einer Grafikdesignerin passende Plakate zu ihren Forderungen und Ideen. Diese wurden in Wilhelmsfeld aufgehängt und sollten für mehr öffentliche Wahrnehmung sorgen.



Mit einer Streitschrift, von den Jugendlichen herausgegeben, wurde für die Idee des Projekts geworben.

ZIELE BEIM EINBEZUG VON JUGENDLICHEN



Foto aus dem Film von Philip Kuhne

Urbane Räume scheinen auf junge Menschen eine größere Anziehungskraft zu haben als ländliche. Daher ist es für die Zukunftsfähigkeit einer Kommune wichtig, Jugendliche als künftige Bürger:innen zu halten. Dies stellt die ländlichen Gemeinden vor Schwierigkeiten: Junge Menschen verlassen schon früh ihren Wohnort, denn die weiterführenden Schulen befinden sich oft in einem anderen Ort, sodass die Jugendlichen meist nur noch zum Schlafen zurückkommen. Auch für das Studium ist ein Ortswechsel in der Regel notwendig. Dennoch sind wir davon überzeugt, dass es sich lohnt, mit Jugendlichen im Sinn einer Bindung an den Ort zu arbeiten. Wir konnten aus vergangenen Studien (*Check das!*, *WIR*) nachvollziehen, dass Orte für Jugendliche attraktiver werden, je mehr sich die Erwachsenen darum bemühen, den Ort als jugendgerechten Ort zu gestalten. Gerade ländliche Regionen sind darauf angewiesen, dass junge Bürger:innen ein positives Bild

von ihrer Herkunftskommune haben, um dort zu bleiben bzw. nach dem Studium in der Phase der Familiengründung wieder zurückzuziehen. Mit dem Projekt soll die **Identifikation von Jugendlichen mit dem Ort** verbessert werden.

Daneben sollten Jugendliche auch durch ihr Engagement erfahren, wie sie sich als Bürger:innen einmischen können (**Lernort Demokratie**), und Veränderungen anstoßen. Wir wollten gemeinsam mit ihnen Vorschläge entwickeln, für ihre Ideen werben und diese schlussendlich auch umsetzen. Den Ideen der Jugendlichen sollten bewusst keine Grenzen und kein Rahmen gesetzt werden. Es ging darum, die Jugendlichen von Anfang an aktiv am Prozess des Projektes zu beteiligen und das Projekt gemeinsam aufzubauen. Klaus Farin beschreibt in seinem Buch *Über die Jugend und andere Krankheiten*, wie die Privatisierung einstmaliger 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 abreißen den Berichten über gewaltige Ausmaße ökonomischer Miswirtschaft mit nicht selten verheerenden ökologischen Folgen, hat die Distanz der Jugendlichen gegenüber der Politik weiter verstärkt.“

Jugendliche Mobilität ist vor allem unter dem **Aspekt des Klimaschutzes** zu sehen. Um eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs zu erreichen, wäre es nahezu sträflich, die Gruppe, die auf den ÖPNV angewiesen ist, nicht frühzeitig einzubinden. Nur so kann verhindert werden, dass sie nach dem Erwerb des Führerscheins dem ÖPNV verlorengelassen werden. Solche Projekte wenden sich auch gegen die in Deutschland nach wie vor vorherrschende Sozialisationspraxis, in der das Auto als ganz selbstverständlich und gleichsam ‚natürliches‘ Fortbewegungsmittel gilt. Schon Kinder im jungen Alter werden frühzeitig an das Auto gewöhnt. Im städtischen Raum vielleicht etwas weniger als im ländlichen. Wir wissen, wie stabil gemachte Erfahrungen im Kindesalter

das spätere Leben prägen. Trotz der zurzeit politisch gewollten Vorgabe, stärker weg vom Auto zu gehen, gibt es hier keine durchschlagenden Erfolge. Hinzu kommt die Feststellung, dass politisch Verantwortliche in der Regel eine „gute“ Begründung dafür finden, warum sie selbst Flugzeug oder Auto nutzen und nicht den ÖV. Das Fraunhofer-Institut kam in seiner Studie „Mobilitätswende 2030 – Vom Linienbus zur öffentlichen Mobilität der Zukunft“ zu einem ähnlichen Ergebnis:

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

Mobilität ist für Jugendliche eine Form der **gesellschaftlichen Teilhabe**. Sie befinden sich in einer Lebensphase, in der sie selbstständig werden und neue soziale Räume erschließen wollen. Das heißt, gerade Jugendliche, die auf dem Land leben, wollen auch mal den Heimatort verlassen. Von daher ist es leicht nachvollziehbar, dass das Thema Mobilität für Jugendliche von entscheidender Bedeutung ist. Dort, wo Jugendliche mit dem Fahrrad unterwegs sein können, hat das Thema Teilhabe sicherlich andere Facetten. Hier geht es eher um das Vorhandensein oder die Sicherheit von Radwegen. Im hügeligen Odenwald stellt sich die Situation ganz anders dar. In dieser Topografie sind Jugendliche viel stärker auf den ÖPNV angewiesen. Teilhabe bedeutet

aber auch, dass sich die Verantwortlichen für Nahverkehr und Jugendhilfeplanung dieser Aufgabe bewusst sind und Jugendliche bei diesem wichtigen Thema mit einbeziehen. Mathias Wilde weist auf das Problem hin, dass Mobilität (vor allem ÖPNV) von der Politik selten mit Teilhabe verknüpft wird.⁵

DAS KONZEPT

„JUGENDLICHE GESTALTEN DEN ÖPNV“

Wir sprechen bei dem Projekt „Jugendliche gestalten den ÖPNV“ von einem Konzept, das fünf Pfeiler umfasst, die aus unserer Sicht für das Gelingen unumgänglich sind. Allerdings müssen sie in jeder Region gesondert ausbuchstabiert und gewichtet werden.

Das Konzept „Jugendliche gestalten den ÖPNV“ umfasst fünf Pfeiler:

- Mit Jugendlichen gemeinsam ist es möglich, ein Mobilitätskonzept für die Kommunen zu entwickeln (Jugendliche sind Expert:innen für Mobilität).
- Veränderung braucht engagierte erwachsene Personen in der Bevölkerung und bei Entscheidungsträger:innen.
- Die Nahverkehrsbranche muss das Thema Jugendbeteiligung für sich entdecken – Jugendhilfeplanung und Nahverkehrsplanung müssen miteinander verzahnt werden.
- Jugendbeteiligung sollte in Fragen der Mobilität interkommunal und anlassbezogen erfolgen.
- Die Mobilitätsplanung muss zusätzlich datenbasiert gegengelesen werden.

1. JUGENDLICHE ALS EXPERT:INNEN

Im Grunde ist folgende Aussage fast schon banal: Jugendliche sind auf alle Formen der Mobilität (außer Auto) angewiesen, wenn sie sich eigenständig aus ihrem Ort bzw. innerhalb des Orts bewegen wollen. Das bedeutet, Jugendliche sind Vielnutzer einer Mobilität jenseits des Autos, man könnte auch sagen: jenseits der Windschutzscheibenperspektive. Dadurch haben sie ein aus der Praxis heraus entstandenes Wissen, wie die Systeme funktionieren. Dabei ist ihnen auch bewusst, wo die Mängel

liegen bzw. wo Verbesserungsbedarfe bestehen. Es ist klar, dass es sich dabei natürlich um subjektive Einzelmeinungen handelt. Allerdings bedeutet das auch, dass die Erfahrungen umso vielfältiger und repräsentativer werden, je mehr Jugendliche gewonnen werden können, was letztlich nur eine Bereicherung bei der Entwicklung des Konzepts sein kann. Wer in der Verkehrsplanung oder der Kommunalpolitik beschäftigt ist, weiß, dass kein Verkehrsteilnehmer objektiv an eine Verkehrsplanung herangehen wird, da es jeder aus seiner Perspektive sieht. Das ist bei Jugendlichen nicht anders. Das hat sich auch in dem Projekt sehr deutlich gezeigt.

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

Es braucht Jugendarbeit, um die Prozesse anzustoßen

Wenn es bereits Jugendbeteiligungsformen gibt, kann die Beteiligung bei der Mobilität hier angedockt werden. Abgesehen davon kann auch ein Beteiligungskonzept im Rahmen der Schulen entwickelt werden. Es braucht auf jeden Fall vor Ort Menschen, die Jugendliche dazu motivieren können, sich mit dem Thema zu beschäftigen. Ein Wechsel von Arbeitsphasen und freizeitpädagogischen Angeboten ist ein guter Ansatz, ohne den die meisten Beteiligungsprojekte vermutlich scheitern würden. Es sei denn, es handelt sich um eine engagierte Gruppe, die aus einer intrinsischen Motivation heraus das Thema für sich bearbeitet. Davon ist allerdings in den wenigsten Fällen auszugehen. Auch bei diesem Projekt wurde auf die Jugendlichen zugegangen, um ihre Ideen und Wünsche zu erfragen. Es war also nicht so, dass Jugendliche von

sich aus den Stein ins Rollen gebracht haben. Methoden der Jugendbeteiligung sind vielfach beschrieben und sollen in diesem Buch nicht wiederholt werden.



*Die Grundlage für das ganze Projekt war Jugendarbeit.
(Foto aus dem Film von Philip Kuhne)*

Es braucht Expert:innen für Mobilität zur Beratung

Es braucht aber auch Expert:innen, die sich in der Branche und im System des ÖV auskennen und die Jugendlichen auf Ideen bringen und anregen können. Und es nützt nichts, mit Jugendlichen gemeinsam Ideen zu entwickeln, sondern sie müssen dann auch mithilfe von Expert:innen auf die Praxistauglichkeit überprüft werden. Auch das gehört dazu, wie das Beispiel des selbstfahrenden Busses gezeigt hat:

Beim Thema selbstfahrende Busse konnte ein Gespräch mit Expert:innen bzw. eine praxisnahe Besichtigung die Jugendlichen davon überzeugen, dass diese Idee für ihren Ort nicht passend wäre. Andererseits kann nicht erwartet werden, dass Jugendliche Ideen entwickeln, die sie noch gar nicht kennen. Exkursionen zu Modellprojekten oder innovativen Beispielen aus der Praxis können sicherlich dazu beitragen, den persönlichen Horizont zu erweitern. Die fachliche Begleitung der Jugendlichen spielt auf mehreren Ebenen eine große Rolle. Dies wird am Beispiel des Ortsbusses deutlich.

Die Wahrnehmung der Jugendlichen, dass die letzte Meile zum Bus oder auch der Innerortsverkehr ohne Auto sehr beschwerlich sind, hat sie zu der Idee eines Ortsbusses bewegt. Einen Ortsbus kennen sie lediglich als klassischen Linienverkehr. Erst durch die Beratung durch einen Verkehrsexperten wurden ihnen weitere Optionen aufgezeigt. Eine technisch spannende Option war ein selbstfahrender Bus. Und natürlich ist ein selbstfahrender Bus modern, zukunftsweisend und damit auch attraktiv. Ein selbstfahrender Bus wurde im Rahmen einer Exkursion nach Berlin besichtigt. Die Jugendlichen waren mit Expert:innen im Gespräch und kamen dabei selbst zu der Erkenntnis, dass dies keine gute Lösung für Wilhelmsfeld wäre. Er fährt zu lange. Er braucht doch noch einen Fahrer und ist technisch noch lange nicht so weit, als dass die Serienreife unmittelbar bevorstünde.

Während dieses Prozesses kamen dann die Fahrradboxen ins Spiel. An diesem Beispiel zeigt sich, dass das Erfahrungswissen der Jugendlichen nochmals gemeinsam mit ihnen besprochen werden muss. Dabei werden zwar Ideen entwickelt, die allerdings nochmals fachlich gemeinsam mit ihnen bewertet werden müssen, um so zu einer für ihr Problem idealen Lösung zu kommen. Zumindest die letzte Meile zum Bus konnte damit bearbeitet werden. Nicht jedoch das Thema innerörtlicher Verkehr, das im Hinblick auf Fahrrad oder E-Bike vermutlich eher ein Außenseiterthema bleiben wird. Wir haben gemeinsam daher nach alternativen Lösungen gesucht und sind dann auf das Thema On-Demand-Verkehr als Ergänzung zum Linienbus gestoßen. Auch hierunter konnten sich die Jugendlichen erstmal nichts vorstellen. Gemeinsam mit den Expert:innen des DB-Unternehmens ioki wurde eine Idee aufgezeigt, die das Thema innerörtlicher Verkehr greifbarer machte.

Das Praxisbeispiel:

Jugendliche erarbeiten ein Mobilitätskonzept in Wilhelmsfeld

Gemeinsam mit den Jugendlichen konnte aus deren Blickwinkel ein Mobilitätskonzept erarbeitet werden. Dieses Konzept war ein Anstoß für Verwaltung und Gemeinderat, sich mit der Frage der Mobilität

auseinanderzusetzen, um gemeinsam mit den Jugendlichen eine Verbesserung der Mobilitätssituation anzustoßen. Das Konzept ist bewusst von der Sichtweise der beteiligten Jugendlichen geprägt. Es würde sich wahrscheinlich in Nuancen davon unterscheiden, wenn noch andere Jugendliche daran beteiligt gewesen wären. Daher sind die in der Folge aufgelisteten Ideen der Jugendlichen exemplarisch zu verstehen und werden auch nicht die Wünsche aller Jugendlichen abbilden. Das ist selbstverständlich keine Blaupause für andere Regionen, allerdings wird deutlich, welche Qualität ein von Jugendlichen erstelltes Konzept haben kann. Leider gibt es bundesweit zu wenige vergleichbare Beispiele. Daher kann keine Aussage darüber getroffen werden, wie nützlich im Rahmen eines Beteiligungsverfahrens entwickelte Mobilitätskonzepte von Jugendlichen für das System des ÖPNV sein können. Das Wilhelmsfelder Projekt ist daher ein Pilotprojekt, das in anderen Regionen durchgeführt und weiterentwickelt werden muss.

Die letzte Meile zum Bus: ÖPNV-Nutzung beginnt nicht erst mit dem Einstieg in den Bus



*Die Fahrradboxen an der Bushaltestelle – eine Lösung für die letzte Meile.
(Foto aus dem Film von Philip Kuhne)*

Beteiligte Jugendliche berichten:

Mattis Fahldiek (17)

Wilhelmsfeld, einer der wenigen Luftkurorte im Odenwald. Ein wunderschön gelegener, kleiner Ort mit einem Makel: um von einem zum anderen Ende 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 ca. 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 mindestens 1.000 € kostet, anzuschaffen, ginge ja noch. Man würde es, wenn man es denn hätte, auch sicher öfter benutzen. Das eigentliche Problem sind aber die fehlenden Abstellmöglichkeiten. Eine Strecke, für die man ein E-Bike häufig benutzen würde, wäre wahrscheinlich der schnell mal bis zu 3 km lange Weg zum Bus. Dort angekommen findet man aber, wenn man Glück hat, nur eine kleine Überdachung, aber keinerlei Möglichkeit, sein 1.000 € teures Fahrrad sicher abzustellen. Klar, man könnte es einfach anschließen, jedoch hält das einen Fahrraddieb ja auch nicht groß ab. Eine gute Lösung wären abschließbare Fahrradboxen, einzeln abgetrennt mit Platz für 3-5 Fahrräder an zwei oder drei Angelpunkten im Dorf. Das wäre nicht nur ein guter erster Schritt in Richtung der E-Mobilisierung Wilhelmsfelds, 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, wenn man noch 15-20 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 5 Minuten verkürzen. Nachdem ich solange mein Geld gespart habe, um mir als Schülerin ein E-Bike leisten zu können, fühle ich mich allerdings nicht wohl damit, es 10 Stunden am Tag unbeaufsichtigt stehen zu lassen, sodass es für alle zugänglich ist. Die perfekte Lösung stellen Boxen dar, in denen ich mein Fahrrad sicher abstellen kann, ohne mir während meines gesamten Schultages Sorgen zu machen oder mich am Ende des Tages zu Fuß den Berg hochzukämpfen.

Maxim König (15)

Also, da Wilhelmsfeld ja so bekannt für Berge ist, besitzen ich bzw. meine Mutter ein E-Bike. Das ist ja auch alles schön und gut und lohnt sich auch wirklich. Aber wenn man Einkaufen geht, hier bei unserem Laden in Wilhelmsfeld oder kurz Brötchen holen geht oder mit dem Fahrrad zur Haltestelle fahren und dann mit dem Bus weiter möchte, ist das Problem, dass wir keine sicheren Abstellplätze in Wilhelmsfeld haben. Also man stellt sein Fahrrad immer mit diesem Wissen ab: Das könnte gestohlen werden. Dafür wären Fahrradboxen sehr ideal. Man könnte einfach mit einem sicheren Gefühl in den Laden reingehen oder nach Heidelberg weiterfahren mit dem Bus, weil man muss sich keine Sorgen mehr machen, weil das Fahrrad sicher abgestellt ist. Von meiner Haltestelle nach Hause brauche ich zu Fuß zirka fünfzehn 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 wekommt, wenn ich es an der Haltestelle stehen lasse.

Das Thema Erreichbarkeit des ÖPNV wird auch in der Fraunhofer-Studie 2022 aufgegriffen. Darin wird deutlich gemacht, dass die Nutzung des ÖPNV nicht erst mit dem Einstieg in den Bus beginnt, sondern schon dann, wenn man das Haus verlässt. Sind die Wege zur nächsten

Haltestelle zu weit, ist der ÖPNV unattraktiv. In der bergigen Topografie von Wilhelmsfeld stellt sich die Situation folgendermaßen dar: 95 Prozent der Bevölkerung leben innerhalb eines Umkreises von 600 Metern bis zur nächsten Haltestelle. Ein Wert, der vom Nahverkehrsplan des Rhein-Neckar-Kreises als ausreichend angesehen wird. Dies mag in der Ebene erträglich sein. Im Bergland mit einer Höhendifferenz von bis zu 100 Metern ist dies am Morgen oder am Nachmittag nach der Heimfahrt für Jugendliche und Erwachsene nicht sehr attraktiv.

Die Idee der Jugendlichen aus dem Projekt, Fahrradboxen für E-Bikes direkt in der Nähe der Haltestellen aufzustellen, konnte tatsächlich kommunalpolitisch durchgesetzt werden.

Anderes Mobilitätsverhalten: Mobilität in der Nacht

Die Jugendlichen machten auch deutlich, dass sie sich gegenüber dem Nachbarort und dem zu Heidelberg gehörenden Stadtteil Ziegelhausen benachteiligt vorkamen, da dort Nachtbusse fahren. Daraus ergab sich zwangsläufig die Forderung, Wilhelmsfeld ebenfalls an das Nachtbusnetz anzuschließen. Nach fast zwei Jahren wurde dieser Wunsch der Jugendlichen endlich umgesetzt. Der Branchenkenner wird dies als schnelle Umsetzung einordnen. Aus der Lebenswirklichkeit der Jugendlichen heraus handelt es sich natürlich um eine Ewigkeit. Aber der Bus fährt, dank Gemeinde, Landratsamt und Verkehrsbetrieb.

Die Jahreskarte: Die Einstiegskarte für eine jugendliche Mobilität

Bis in die 1980er Jahre waren die Fahrkarten nur von der Wohnorthealtestelle bis zur Schulhaltestelle gültig. Nach der Einführung einer verbundweit gültigen Jahreskarte hat sich das Freizeitverhalten der Jugendlichen verändert: Plötzlich waren für sie Orte erreichbar, die vorherigen Generationen nicht oder nur mit hohen Kosten zugänglich waren.

Allerdings muss auch festgestellt werden, dass Wilhelmsfelder Jugendliche insofern privilegiert sind, da sich alle weiterführenden

Schulen außerhalb des Ortes befinden und der Besitz einer Verbundjahreskarte bei allen Schüler:innen ab Klasse 5 vorhanden ist. In Orten, in denen sich dies anders verhält, wären die Ergebnisse des Projekts sicher anders ausgefallen. Vermutlich würde der Radverkehr stärker im Fokus stehen oder das Thema günstige Fahrkarten für den Freizeitbereich, was der ÖPNV derzeit noch nicht auf der Agenda hat. Die Fahrkarten orientieren sich immer an Berufstätigen oder Schüler:innen. Dies ist insofern verwunderlich, da der Berufsverkehr in Wilhelmsfeld lediglich 23 Prozent der Fahrten umfasst. Hinzu kommt der Schul- und Ausbildungsverkehr mit einem Umfang von 11 Prozent aller zurückgelegten Fahrten.

Die Jugendlichen beschäftigten sich auch mit dem Fernverkehr. Hier kam vor allem die Kritik, dass der Fernverkehr zu teuer sei und damit ihre Mobilitätserwartungen eingeschränkt seien:

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 oder sogar fliegen, und es wäre es deutlich günstiger. Die Preise im Fernverkehr sollten drastisch gesenkt werden, dass mehr Menschen das Angebot annehmen. Meiner Meinung nach sollten Inlandsflüge für Touristen verboten werden. Jährlich fliegen ca. 300.000 Flugzeuge mit 23 Millionen Passagieren durch Deutschland.

Eine verbundweite Fahrkarte garantiert Mobilität in der Region. Für den Fernverkehr hatte schon Theodor Hertzka 1885 ein Konzept entwickelt.

Die Forderungen der Jugendlichen erinnerten stark an eine Publikation von 1885 aus Österreich, nämlich die Einführung eines „Personenportos“. Theodor Hertzka arbeitete fachlich sehr präzise auf, wie sich die Einführung eines

einheitlichen Fahrpreises auswirken könnte. Ähnlich wie beim Transport eines Briefes, wo es auch nur einen Tarif gibt, egal, wie weit der Brief versendet wird. Durch dieses Verfahren könnten auch die Fahrgastzahlen und damit die Einnahmen gesteigert werden, argumentierte damals der österreichische Nationalökonom und Schriftsteller (*Freiland*).

Außerdem zeigte sich, dass die Mobilitätsenerwartungen von Jugendlichen nicht an der Gemeinde- oder der Verbundgrenze haltmachen, sondern dass Jugendliche heute sehr viel mobiler sind. (Dieser Punkt erinnerte an den Interrail-Pass aus den 1970er Jahren). Die Einführung des Jugendsparpreises der Deutschen Bahn ist in die Projektlaufzeit gefallen und wurde von den Projektteilnehmer:innen begrüßt. Aber gerade die eingeschränkte Flexibilität und Spontanität bei solchen Angeboten stellen für Jugendliche natürlich ein großes Manko dar. Jugendliche wollen nicht über Wochen hinaus eine Fahrt planen, sondern spontan irgendwohin fahren. Die Idee eines „Personenportos“ scheint daher zumindest bedenkenswert, konnte allerdings im Rahmen des Projekts nicht bearbeitet werden. Zumal es in Deutschland nicht einmal eine bundesweite Mobilitätskarte wie in der Schweiz gibt. Die Bahncard 100 ist lediglich für den Zugverkehr und Teile des Nahverkehrs gedacht. Dies hat zur Folge, dass die Nutzer:innen oftmals kaum verstehen, welche Verkehrsmittel mit der Bahncard genutzt werden können und welche nicht. Die Deutsche Bahn hat während der Projektlaufzeit eine günstigere Bahncard 100 für Personen unter 26 Jahren angeboten. Dies ist ein zu begrüßender Schritt in die richtige Richtung. Auch die jüngste Debatte über die Einführung eines bundesweit gültigen Nahverkehrstickets könnte eine deutliche Verbesserung im Tarifschunegel darstellen. Auch wenn es sicherlich kein Verdienst des Modellprojektes war, ist es sehr schön, dass die Politik eine deutschlandweite ÖPNV-Karte schaffen möchte – quasi ein Personenporto.

Fahrplangestaltung: Jugendliche decken Schwächen im Angebot auf

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 und es der einzige Bus nach Heidelberg ist, der um die Uhrzeit fährt, da der um 6:30 Uhr viel zu früh fährt und der um 7:11 Uhr für die meisten leider viel zu spät ist. Der Bus ist also am Ende von Wilhelmsfeld gut gefüllt, aber nur so, dass man in den meisten Fällen auch noch einen Platz hat. 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 einfach nur noch genervt. Außerdem fährt der Bus dann auch noch einen kleinen Umweg, welcher nochmal fünf Minuten länger dauert und dann natürlich auch nochmal mehr Leute einsteigen können. Für mich persönlich, genauso wie für die anderen Wilhelmsfelder Schüler:innen aus meiner Schule



Ein Bus, der in der Hauptverkehrszeit in Wilhelmsfeld schon voll ist, könnte als Schnellbus nach Heidelberg fahren – ein Modell aus den 1970er Jahren als Vorbild. Derzeit fährt der Bus ab Peterstal hinter einem Zusatzbus bis Heidelberg hinterher. (Foto: Postillion e. V. – ein Postbus in der ehemaligen Postbuswerkstatt Heidelberg)

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 20 Minuten später aus dem Haus gehen und vor allem länger schlafen könnten. Außerdem glaube ich, dass dann auch noch 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.

Bei der Fahrplangestaltung des ÖPNV sind die Jugendlichen abgesehen vom Nachtbus auf die größten Hürden gestoßen. Dies ist insofern nachvollziehbar, wenn derartige Veränderungen Geld kosten. Hinzu kommt, dass sehr viel mehr Fahrgasteinnahmen durch Neukund:innen zunächst nicht unbedingt zu erwarten sind. Es sei denn, und das konnten die Jugendlichen auch erleben, dass bereits vorhandene Busse, die noch Kapazitäten haben, zu bestimmten Zeiten eingesetzt werden, was unterm Strich gesehen wesentlich preisgünstiger ist.

Die Jugendlichen konnten ebenfalls feststellen, dass sich die Fahrpläne und Linienverläufe seit der Nachkriegszeit nicht ausschlaggebend verändert haben. Das bedeutet, im Grunde wurden die Fahrpläne von den Verantwortlichen immer fortgeschrieben. Auch als in den 2000er Jahren die Ausschreibungen notwendig wurden, gab es allenfalls punktuelle Verdichtungen. Die Busse fahren inzwischen morgens früher und abends länger. Aber gerade die Lücke der Linie nach Heidelberg zwischen 7:11 Uhr und 8:31 Uhr kann man sehr schön bis in die Anfänge der 1960er Jahre nachzeichnen, obwohl sich die Zeiten, in denen Menschen anfangen zu arbeiten, auch nach hinten verlagert haben.

In diesem Kontext konnten die Jugendlichen eine interessante Beobachtung einbringen: Ihr Bus fährt morgens bis an die Stadtgrenze von Heidelberg (zirka 8 Minuten) und ist bis dahin bereits gut gefüllt. Deswegen hat die Stadt Heidelberg noch einen zusätzlichen Verstärkerbus

eingesetzt, der ab der Stadtgrenze Heidelberg parallel zum Überlandbus aus Wilhelmsfeld eingesetzt wird. Es handelt sich dabei um das gleiche Busunternehmen und die gleiche Liniennummer. Die Jugendlichen äußerten hier den Wunsch, dass der Bus ab der Stadtgrenze Heidelberg ohne Halt als Schnellbus fahren könnte. Ein Modell, das sie von ihren Eltern aus den 1970er und 80er Jahren kannten. Damals führte die Deutsche Bundespost in der Hauptverkehrszeit Schnellbusse ein, die zu einer erheblichen Beschleunigung beitrugen. Dies war jedoch nicht Teil des Konzepts der Stadt Heidelberg. So ist diese aus unserer Sicht sehr pragmatische Lösungsidee gescheitert. Dies ist insoweit bedauerlich, da viele Jugendliche und auch andere Fahrgäste dadurch einen Bus 20 Minuten später nehmen hätten können, da gerade in der Hauptverkehrszeit Staus die Busse ausbremsen.

Bei der Buslinie nach Schriesheim gibt es die Besonderheit, dass der Schriesheimer Stadtteil Ursenbach durch eine Stichfahrt im Bedarfsfall angefahren wird. Diese Stichfahrt führt zu einer Fahrtverlängerung von fünf Minuten. Das bedeutet auch, dass diese fünf Minuten generell eingeplant werden müssen, wodurch sich die Fahrtzeit von Wilhelmsfeld nach Schriesheim verlängert. Fünf Minuten sind noch sehr positiv gerechnet – unter Umständen kann eine solche Fahrt viel länger sein. Den Jugendlichen ist dies ein Dorn im Auge. Im Rahmen ihres Konzepts wurde diese Situation bemängelt, ohne dass sich eine Lösung ergeben hätte. Durch die Zusammenarbeit mit ioki – dem Tochterunternehmen der Deutschen Bahn für „datengetriebene Mobilitätsanalysen und intelligente On-Demand-Mobilität“ – kam die Idee des On-Demand-Verkehrs auf, was für den Ortsteil Ursenbach möglicherweise eine gute Lösung wäre.

Fußgängerverkehr und Dunkelheit

Jessica Simeth (28)

Da läuft man abends im Winter nichtsahnend die Straße runter, 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 die hellsten sind. Na ja, das Ende vom Lied war, dass mich der Hund ganze zwei Sekunden interessant fand, bevor eine andere Passantin die Straße hochkam. Ein wenig Licht wäre in dieser Situation wirklich von Vorteil gewesen.

Im Rahmen des Projekts konnte auch die für den Fußgängerverkehr wichtige Frage nach Angsträumen behandelt werden. Es war möglich,



diese dunklen Orte gemeinsam mit der Gemeinde zu besichtigen und zu überlegen, wie Abhilfe geschaffen werden kann. Solche Begehungen mit Jugendlichen durchzuführen, ist auf jeden Fall sehr sinnvoll, da Angsträume die Teilhabe an der Gesellschaft gerade für Jugendliche erheblich beeinträchtigen können. Hierbei geht es darum, dass Jugendliche sich mitunter nicht mehr trauen, alleine vom Bus nach Hause zu laufen, und dann darauf angewiesen sind, dass die Eltern sie mit dem Auto oder zu Fuß abholen.

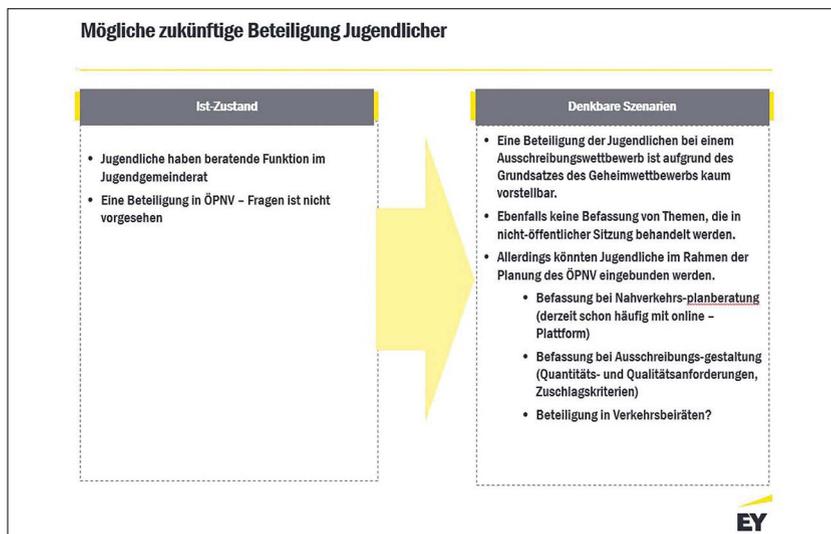
 **Jugendliche Mobilität im ländlichen Raum**
Finanziert durch:

 **Bundesministerium für Landwirtschaft und Ernährung** #wegvomAuto #sicherheitzufuß

Plakataktion für mehr Helligkeit auf dem Heimweg (Grafik: Johanna Legnar mit den Jugendlichen)

Jugendbeteiligung im ÖPNV geht – von Oliver Wittig⁶

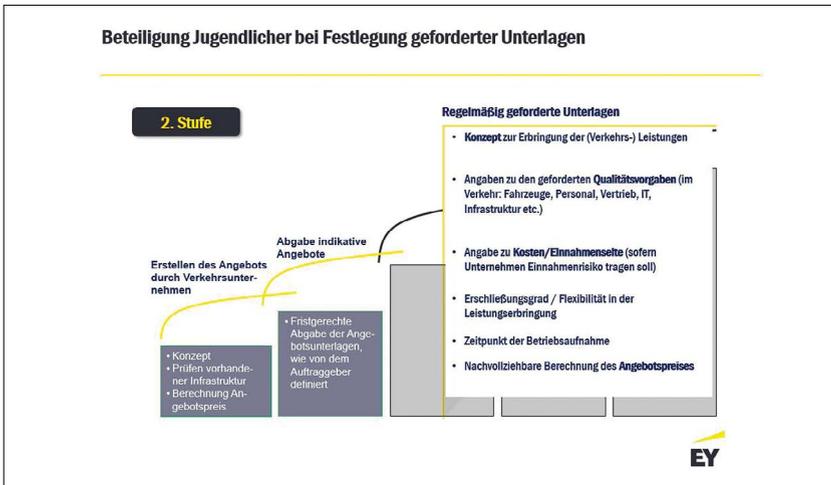
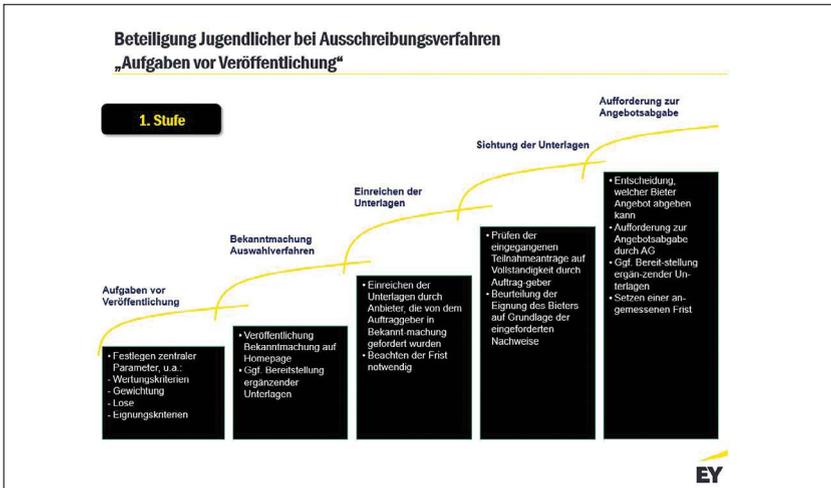
Eine Beteiligung der Jugendlichen und Kinder am ÖPNV halte ich für eine sehr große Chance, um Experten aus der Praxis nach ihrer Meinung zu fragen, fernab der Windschutzscheibenperspektive. Jugendliche sind ÖPNV-Nutzer und damit auch ÖPNV-Kenner. Sie können uns relativ viele Anregungen im Hinblick auf die ÖPNV-Gestaltung mitgeben und lernen gleichzeitig, mit politischer Partizipation umzugehen. Es gibt nicht viele Beispiele, an denen Jugendliche intensiv am ÖPNV beteiligt worden sind. Wenn Jugendliche beteiligt wurden, hat das im Regelfall einige gute Ergebnisse mit sich gebracht, wie in der Gestaltung und Ausformung des ÖPNV.



Eine Ausschreibung hat eine sehr langwierige Gestaltungsphase, in der erst einmal bestimmt werden muss, wie der ÖPNV grundsätzlich aufgestellt sein soll. In dieser Phase wäre eine Jugendbeteiligung durchaus

6) Dr. Oliver Wittig ist Rechtsanwalt und leitet das Öffentliche Wirtschaftsrecht von Ernst & Young Law EY Law Deutschland. Außerdem lehrt er als Dozent an der VDV-Akademie und der Dualen Hochschule Baden-Württemberg, ist Autor zahlreicher Veröffentlichungen und Mitherausgeber eines vergaberechtlichen Kommentars.

machbar und sinnvoll. Die Jugendlichen könnten hierbei sehr viele gestalterische Elemente in die Ausschreibung miteinbringen. Steht die Ausschreibung mit den Daten des benötigten ÖPNV, wird dieses im europäischen Amtsblatt bekannt gemacht. Auf diese Ausschreibung hin bewerben sich dann Verkehrsunternehmen mit einem konkreten Angebot, diese werden nach Ausschreibungsende bewertet und das wirtschaftlichste Angebot erhält dann den Zuschlag.



Eine Beteiligung von Jugendlichen kann eigentlich nur so aussehen, dass diese im Vorfeld in der Ausschreibungsgestaltung integriert werden. Es gibt im ÖPNV zwei grundsätzliche Vergabeformen, einmal eine In-House-Vergabe und eine Ausschreibung. Eine In-House-Vergabe findet im Regelfall dann statt, wenn man ein kommunales Verkehrsunternehmen hat, das der Stadt letztlich mittelbar oder unmittelbar gehört. Bei einer In-House-Vergabe bestimmt die Stadt, dass eine Direktvergabe an ihr eigenes Unternehmen erfolgt. Sobald die Stadt diese Meldung öffentlich verkündet, besteht für Wettbewerbsunternehmen die Möglichkeit, Einspruch zu erheben und den Zuschlag für den Auftrag zu bekommen, wenn das Verkehrsunternehmen den Verkehr ohne öffentliche Mittel eigenwirtschaftlich erbringen kann. In diesem Fall stellt das Verkehrsunternehmen einen Genehmigungsantrag, der Verkehr wird anschließend eigenwirtschaftlich durchgeführt.

Eine Ausschreibung findet statt, wenn die Stadt kein eigenes Unternehmen hat und eine In-House-Vergabe deswegen nicht in Frage kommt. Auch da gibt es die Möglichkeit, dass ein Verkehrsunternehmen einen eigenwirtschaftlichen Antrag stellt. Wenn kein eigenwirtschaftlicher Antrag gestellt wird, werden öffentliche Mittel für die Verkehrsfinanzierung verwendet.

Eine zweite Ausschreibungsmöglichkeit besteht dann, wenn eine In-House-Vergabe durchgeführt wurde und ein kommunales Unternehmen den Zuschlag erhalten hat oder den Verkehr fährt. Hier besteht die Möglichkeit, andere Verkehrsunternehmen einzubinden. Hier muss eine Subunternehmer-Ausschreibung erfolgen.

Die Partizipation der Jugendlichen hat auf der oberen Ebene stattzufinden, da sich hier die meisten Mitgestaltungsmöglichkeiten in der Verkehrs- und Fahrplanplanung ergeben. Hier plant die Stadt in der Regel bereits, wie der ÖPNV in der Stadt ausgestaltet werden soll. Eine Beteiligung ist also ganz konkret anzubieten, wenn die Stadt bestimmt, auszuschreiben oder eine In-House-Vergabe durchführen zu wollen, denn auf der unteren Ebene ist das Fahrplanprogramm im Prinzip schon

feststehend. Bevor es dann eben an die Vergabe geht, da ist eine Partizipation der Jugendlichen möglich und sinnvoll.

Eine Ausschreibung läuft im Regelfall über einen sehr langen Zeitraum – über acht Jahre. Das hat den Grund, dass die Verkehrsunternehmen, die sich an der Ausschreibung beteiligen wollen, normalerweise neue Busse anschaffen. Diese Busse haben eine achtjährige Abschreibungsdauer, die dann über den Zeitraum der Laufzeit abgeschrieben werden. In der Zwischenzeit gibt es teilweise Möglichkeiten, das Verkehrsprogramm, die Qualität und Quantität des Verkehrs zu ändern. Hier müsste der Vertrag dann so gestaltet sein, dass eine entsprechende Öffnungsklausel vorhanden ist. Zum anderen gibt es vergaberechtliche Grenzen. Wenn eine wesentliche Vertragsänderung vorgenommen werden soll, muss dieser Änderungsteil neu ausgeschrieben und neu vergeben werden. Denn wesentliche Vertragsänderungen sind vergaberechtlich nicht zulässig. Das bedeutet, Städte und Kreise haben nur einen bestimmten vergaberechtlich zulässigen Spielraum. Wenn es darüber hinaus geht, muss gut überlegt werden, ob eine neue Ausschreibung notwendig wird. Aber auch das ist machbar.

2. VERÄNDERUNG BRAUCHT ENGAGIERTE KÖPFE IM GEMEINWESEN

Bei der Umsetzung eines von Jugendlichen erarbeiteten Mobilitätskonzepts benötigt es im Gemeinwesen engagierte Köpfe aus der Bevölkerung und bei den Entscheidungsträger:innen. Dazu gehören Bürgermeister:innen, Verantwortliche bei dem für die Gestaltung des ÖPNV zuständigen Amts (Aufgabenträger) und die für den Straßenverkehr zuständigen Behörden. Außerdem ist es wichtig, Menschen als Multiplikator:innen zu motivieren, um das Thema in der gesamten Bevölkerung platzieren zu können. Dies war eine Schwäche des Modellprojekts, dass im Vorfeld nur wenige wichtige Akteur:innen gewonnen werden konnten. Insbesondere die Gesamtbevölkerung nahm das Projekt nicht in dem gewünschten Umfang zur Kenntnis.

Im Projekt zeigte sich deutlich die Abhängigkeit des Erfolgs von der Einstellung der beteiligten Personen. Auf der einen Seite gab es Menschen in Schlüsselpositionen, die die Idee begrüßten und sich sehr aktiv für die Umsetzung der von den Jugendlichen erarbeiteten Konzepte einsetzten. Auf der anderen Seite gab es auch Menschen, die zwar die Ergebnisse lobten, selbst aber keinerlei Versuche starteten, in der Praxis aktiv zu werden. Aufgrund der Finanzierungs- und Zuständigkeitskomplexität innerhalb des ÖPNV ist es ein Leichtes, sich genau dahinter zu verstecken und gleichzeitig einen guten Willen zu demonstrieren. Kurz: Wenn es Personen gibt, die die Idee gut finden und die offen für die Weiterentwicklung des ÖV im Allgemeinen sind, bestehen gute Chancen, dass Erfolge erzielt werden.

Es zeigte sich auch, dass der ÖPNV alle Bevölkerungsgruppen erreichen muss. Jugendliche nutzen den ÖPNV schon intensiv, daher lohnt es sich, hier anzusetzen. Bei ihnen ist immerhin von Vorteil, dass sie in ihrem Mobilitätsverhalten nicht schon seit Jahrzehnten auf das Auto fixiert sind. Es geht also nicht darum, Gewohnheiten zu durchbrechen, sondern sie auch in der nächsten Lebensphase zu erhalten.

Im Rahmen des Projekts wurde versucht, die ganze Bevölkerung mit ins Boot zu holen. Hierzu wurden eine Befragung (Rücklauf: acht von ca. 800 ausgeteilten Bögen) und eine Plakataktion (keine wahrnehmbare Resonanz) durchgeführt. Außerdem wurden viele Berichte im örtlichen Mitteilungsblatt veröffentlicht. Es muss festgestellt werden, dass hier wohl noch andere Strategien zu erproben sind.

Die einzige Gruppe, die gewonnen werden konnte, war der Seniorenbeirat. Dieser beschäftigte sich mit dem Thema der innerörtlichen Mobilität unter dem Gesichtspunkt: Was machen Menschen, die nicht mehr Autofahren können, die aber auch nicht mehr gut zu Fuß sind? Auch bei den Senior:innen gab es ebenso wie bei den Jugendlichen die Idee, einen innerörtlichen Bus einzuführen. Dieses Kooperationspotenzial konnte aufgrund der Kontaktbeschränkungen durch die Corona-Verordnungen nicht intensiviert werden. Für die Senior:innen waren die

Ideen des selbstfahrenden Busses bzw. des On-Demand-Verkehrs durchaus interessant. Gerade letztere Idee konnte das Modellprojekt anregen und wird im Nachgang in Wilhelmsfeld und den Umlandgemeinden nun weiterverfolgt.

Die Abhängigkeit vom Engagement einzelner Personen zieht sich unserer Erfahrung nach durch alle Modellprojekte. Schon im Vorfeld eines solchen Projekts ist es wichtig, die Entscheidungsträger:innen mit einzubeziehen. Das bringt eine deutliche Beschleunigung bei der Umsetzung mit sich. Wir würden dies dringend bei jedem Projekt oder Konzept zum Thema Jugendbeteiligung im ÖPNV empfehlen.

3. DIE NAHVERKEHRSBRANCHE MUSS DAS THEMA JUGENDBETEILIGUNG FÜR SICH ENTDECKEN – JUGENDHILFEPLANUNG UND NAHVERKEHRSPLANUNG MÜSSEN MITEINANDER VERZAHNT WERDEN.

Die Realität ist jedoch, dass die kleineren Kommunen selbst geringe Einflussmöglichkeiten haben, da eine Buslinie zumindest im ländlichen Raum immer gemeindeübergreifend organisiert werden muss und damit auch andere Kommunen mit im Boot sind. In Fall von Wilhelmsfeld sind die Aufgabenträger für den ÖPNV der Landkreis mit einigen Kreiskommunen und die Stadt Heidelberg, da die beiden Buslinien durch mehrere Gebietskörperschaften fahren.

Insgesamt fiel auf, dass die für den ÖPNV Zuständigen keine Erfahrungen im Dialog mit Jugendlichen haben. Bei der Ausschreibung von Linien findet im Vorfeld keine Beteiligung von Jugendlichen oder Erwachsenen statt. Der Landkreis delegiert die Ausschreibung an den Verkehrsverbund Rhein-Neckar, der diese dann organisiert bzw. die Linien und den Fahrplan festlegt. Die Gemeinden müssen der Ausschreibung im Vorfeld nicht öffentlich zustimmen. Eine Beteiligung ist aus unserer Sicht an dieser Form der Ausschreibung zwingend notwendig. Dass dies gelingen kann, zeigt der Beitrag von Oliver Wittig in diesem Band.



*Jugendhilfeplanung und Nahverkehrsplanung müssen miteinander verzahnt werden.
(Foto aus dem Film von Philip Kuhne)*

Die Buslinie Wilhelmsfeld-Heidelberg wurde von der Stadt Heidelberg im Rahmen einer In-House-Regelung vergeben. Aber auch in diesem Fall erfolgte keine Beteiligung von Jugendlichen. Weder bei der Ausstattung der Fahrzeuge noch beim Linienverlauf bzw. beim Fahrplan wurden Jugendliche nach ihrer Meinung gefragt. Hier besteht aus unserer Sicht erheblicher Nachholbedarf, wenngleich die Organisation einer Beteiligung sicherlich nicht ganz banal ist. Zunächst gibt es die Schwierigkeit, dass eine Beteiligung lediglich in einem Ort nicht praktikabel ist, da immer Jugendliche aus verschiedenen Orten notwendig sind. Außerdem ist eine reine Jugendbeteiligung zu wenig. Der ÖPNV ist ein Mehrgenerationensystem, sodass auch Senior:innen, Berufstätige, ja, eigentlich die ganze Bevölkerung daran zu beteiligen ist. Dies dürfte enorme Kräfte bündeln und würde vermutlich als politische Forderung ins Leere laufen. Auch die langen Laufzeiten müssen von den Verkehrsunternehmen geplant werden. Um eine Planungssicherheit zu haben, müssen Busse finanziert und Fahrer eingestellt werden.

Der Großteil der Bevölkerung kann jedoch über Fahrgastbeiräte gut eingebunden werden. Jugendliche benötigen aber andere Formate der Beteiligung. Als Grundlage hierfür bieten sich die im Projekt gemachten Erfahrungen an. Wichtig ist vor allem die interkommunale

Zusammenarbeit von Planungsräumen. Die Verbindung von Jugendhilfeplanung, Nahverkehrsplanung und am besten der gesamten Sozialplanung ist aus unserer Sicht ein guter Impuls, um diese Idee weiter voranzutreiben.

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

Die aus dem Modellprojekt entwickelte Form der punktuellen Jugendbeteiligung, zum Beispiel vor einer geplanten Neuausschreibung einer Linie oder eines Bündels von Linien in einer Region, scheint zielführend zu sein. Auf diese Weise können Jugendliche unmittelbare Erfolgserlebnisse haben. Wenngleich das Projekt gezeigt hat, dass es oft kleinere Maßnahmen sind, die eine Verbesserung darstellen, zum Beispiel das Aufstellen von Fahrrad-Boxen. Aber es werden sich nicht jährlich neue Dinge zur Verbesserung der Mobilität finden.

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

Eine aus unserer Sicht sehr sinnvolle Vorgehensweise ist der in allen Gebietskörperschaften vorgenommene Jugendhilfeplanungsprozess, der im VIII. Sozialgesetzbuch in § 80 vorgeschrieben ist. Hinzu kommt die Nahverkehrsplanung/Mobilitätsplanung, die jeder Land- und Stadtkreis in gewissen Abständen vornimmt. Diese beiden Planungsprozesse sind

voneinander entkoppelt. Dabei ist die Nahverkehrsplanung für den Alltag der Jugendlichen wahrscheinlich wichtiger als die Jugendhilfeplanung. Mobilität ist für alle Jugendlichen täglich ein Thema. Die Jugendhilfeplanung spricht grundsätzlich alle Jugendlichen an, jedoch geht es gerade auf der Landkreisebene eher um eine Planung für die Hilfen zur Erziehung, die wiederum nur einen kleinen Teil der Jugendlichen im Alltag betreffen.

Es gibt (leider nur selten) in Landkreisen eine kreisweite Jugendbeteiligung, z. B. im Landkreis Rosenheim⁷. In der Konzeption dazu führt das Landratsamt an:

„Sollen Busse jugendgerechter und damit häufiger oder anders fahren, muss dies mit dem Betreiber und den unterschiedlichen Orten abgestimmt werden. Beteiligungsverfahren, die allein auf Gemeinde- oder Landkreisebene stattfinden, können solche Wünsche nicht zielführend angehen.“

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

4. JUGENDBETEILIGUNG SOLLTE IN FRAGEN DER MOBILITÄT INTERKOMMUNAL UND ANLASSBEZOGEN ERFOLGEN.

Die Schwäche des Konzepts war die Konzentration auf nur einen Ort. Mobilität findet aber (zumindest im ländlichen Raum) weitgehend interkommunal statt. Bis auf den örtlichen Verkehr bzw. die Organisation der letzten Meile ist es nicht ausreichend, lediglich den kleinen Mikrokosmos einer Kommune im Blick zu haben. Andererseits dürfte aber

7) https://www.landkreis-rosenheim.de/wpfd_file/jugendbeteiligung-im-laendlichen-raum/

auch eine kreisweite Betrachtung keine praktikable Vorgehensweise sein. Hier fehlen Erfahrungen in der interkommunalen Zusammenarbeit bei der Erstellung von Mobilitätskonzepten. Wenn Verkehr über Kreisgrenzen oder gar Ländergrenzen organisiert werden soll, müssen sich mehrere Gemeindeverwaltungen, Gemeinderäte und Aufgabenträger miteinander abstimmen. Die Gebietskulisse könnte analog zu der in vielen Regionen im Rahmen der Jugendhilfeplanung erfolgten Einteilung in Planungsräumen aufgegriffen werden. Räume, in denen sich Jugendliche aufhalten und bewegen. Vor dem Hintergrund dieser Räume könnte dann der ÖPNV organisiert werden. Blaupausen wird es hier nicht geben. Die Konzepte werden beispielsweise in Ortschaften mit weiterführenden Schulen anders sein als etwa in Wilhelmsfeld.

Die These lautete zum Projektende auf jeden Fall, dass solche Beteiligungsformate zwingend sozialräumlich durchgeführt werden müssen.



Der ÖPNV verbindet Orte und erweitert den Sozialraum von Jugendlichen – Beteiligung muss daher interkommunal erfolgen. (Foto: Postillion e. V.)

Hierzu benötigt es zunächst keiner Änderung des Nahverkehrsgesetzes. Darin ist mitunter eine Beteiligung von Menschen mit Teilhabebeeinträchtigungen vorgesehen, was sicherlich sinnvoll ist, um den Blickwinkel für mobilitätseingeschränkte Menschen einzubringen. Aber der Blick von Jugendlichen, die am vorherrschenden Automobilverkehr nicht teilhaben können, scheint ebenfalls zwingend notwendig zu sein. Zunächst müssten aber erst einmal in der Praxis erprobte „Leuchttürme“ entstehen. Dabei können die bereits erwähnte Jugendhilfeplanung, die nach dem VIII. Sozialgesetzbuch zwingend Aufgabe einer jeden Kreisverwaltung bzw. Stadtverwaltung ist, oder der nach dem ÖPNV-Gesetz notwendige Mobilitäts- oder ÖPNV-Plan Instrumente sein.

Exkurs:

Wer legt die Fahrpläne fest – Ein Auszug aus verschiedenen Epochen

Fahrpläne von 1931 bis heute zeigen den Wandel und auch die Bedeutung des Busverkehrs in der jeweiligen Epoche. Wer aber legt Linienverläufe fest? Wer bestimmt, wann die Busse fahren? Eine Frage, die sich die Jugendlichen stellten. Und gibt es moderne Ideen der Verkehrsplanung?

Heidelberg – Wilhelmsfeld (Amt Heidelberg) [Heidelberg, F 294]

km		W	S	W	W	1930
0	Heidelberg Hbf	Ab 750	9 5	1315	W 1720	1930
2	Heidelberg Alte Brücke	758	915	1320	1730	1940
6	Schlierbach-Ziegelhausen Bf	805	927	1329	1742	1952
6	Ziegelhausen (Neckar)	314 g	945	1345	18 0	2010
9	Peterstal	821	945	1345	18 0	2010
15	Wilhelmsfeld (Amt Heidelberg)	An 844	1015	1414	1830	2040

km		W	S	W	W	1810
0	Wilhelmsfeld (Amt Heidelberg)	Ab 540	725	9 0	1220	1810
6	Peterstal	6 3	750	920	1243	1833
9	Ziegelhausen (Neckar)	314 g	816	935	1256	1846
9	Schlierbach-Ziegelhausen Bf	816	8 5	945	13 3	1853
13	Heidelberg Alte Brücke	623	815	945	13 3	1853
15	Heidelberg Hbf	An 630	825	955	1310	19 0

ü. Heidelberg Schiff 2 km, Harlaß 4 km, Stiftsmühle 5 km, Ziegelhausen Kininger 6 km, Steinbacher Tal 7 km, Zweiter Damm 8 km, Grenze 8 km, Peterstal Grüner Baum 9 km, Langer Kirschbaum/Weißer Stein 12 km, Schriesheimer Hof 14 km, Wilhelmsfeld Wilhelmshöhe 15 km

† 251. 251 g. 252. In 252. 253. 253 a. | † 267. 267 g
267. 267 g. 315 H. † 314 g.

Am 24. und 31. XII. Verkehr wie Sa, am 1. XI., 1. I. und 28. V. Verkehr wie †

km	OPD Karlsruhe	Fahrt Nr.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
0,0	Heidelberg Hbf	ob	6.00	7.00	7.25	7.55	8.25	8.55	9.25	9.55	10.55	11.25	11.55	12.25	13.00	13.25	13.55	14.25	15.00	15.25	15.55	16.25	16.55	17.25	17.55	18.25	18.55	19.25	19.55	20.25	20.55	21.25	21.55	22.25	22.55	23.25	23.55	24.25	24.55	25.25	25.55	26.25	26.55	27.25	27.55	28.25	28.55	29.25	29.55	30.25	30.55	31.25	31.55	32.25	32.55	33.25	33.55	34.25	34.55	35.25	35.55	36.25	36.55	37.25	37.55	38.25	38.55	39.25	39.55	40.25	40.55	41.25	41.55	42.25	42.55	43.25	43.55	44.25	44.55	45.25	45.55	46.25	46.55	47.25	47.55	48.25	48.55	49.25	49.55	50.25	50.55	51.25	51.55	52.25	52.55	53.25	53.55	54.25	54.55	55.25	55.55	56.25	56.55	57.25	57.55	58.25	58.55	59.25	59.55	60.25	60.55	61.25	61.55	62.25	62.55	63.25	63.55	64.25	64.55	65.25	65.55	66.25	66.55	67.25	67.55	68.25	68.55	69.25	69.55	70.25	70.55	71.25	71.55	72.25	72.55	73.25	73.55	74.25	74.55	75.25	75.55	76.25	76.55	77.25	77.55	78.25	78.55	79.25	79.55	80.25	80.55	81.25	81.55	82.25	82.55	83.25	83.55	84.25	84.55	85.25	85.55	86.25	86.55	87.25	87.55	88.25	88.55	89.25	89.55	90.25	90.55	91.25	91.55	92.25	92.55	93.25	93.55	94.25	94.55	95.25	95.55	96.25	96.55	97.25	97.55	98.25	98.55	99.25	99.55	100.25	100.55	101.25	101.55	102.25	102.55	103.25	103.55	104.25	104.55	105.25	105.55	106.25	106.55	107.25	107.55	108.25	108.55	109.25	109.55	110.25	110.55	111.25	111.55	112.25	112.55	113.25	113.55	114.25	114.55	115.25	115.55	116.25	116.55	117.25	117.55	118.25	118.55	119.25	119.55	120.25	120.55	121.25	121.55	122.25	122.55	123.25	123.55	124.25	124.55	125.25	125.55	126.25	126.55	127.25	127.55	128.25	128.55	129.25	129.55	130.25	130.55	131.25	131.55	132.25	132.55	133.25	133.55	134.25	134.55	135.25	135.55	136.25	136.55	137.25	137.55	138.25	138.55	139.25	139.55	140.25	140.55	141.25	141.55	142.25	142.55	143.25	143.55	144.25	144.55	145.25	145.55	146.25	146.55	147.25	147.55	148.25	148.55	149.25	149.55	150.25	150.55	151.25	151.55	152.25	152.55	153.25	153.55	154.25	154.55	155.25	155.55	156.25	156.55	157.25	157.55	158.25	158.55	159.25	159.55	160.25	160.55	161.25	161.55	162.25	162.55	163.25	163.55	164.25	164.55	165.25	165.55	166.25	166.55	167.25	167.55	168.25	168.55	169.25	169.55	170.25	170.55	171.25	171.55	172.25	172.55	173.25	173.55	174.25	174.55	175.25	175.55	176.25	176.55	177.25	177.55	178.25	178.55	179.25	179.55	180.25	180.55	181.25	181.55	182.25	182.55	183.25	183.55	184.25	184.55	185.25	185.55	186.25	186.55	187.25	187.55	188.25	188.55	189.25	189.55	190.25	190.55	191.25	191.55	192.25	192.55	193.25	193.55	194.25	194.55	195.25	195.55	196.25	196.55	197.25	197.55	198.25	198.55	199.25	199.55	200.25	200.55	201.25	201.55	202.25	202.55	203.25	203.55	204.25	204.55	205.25	205.55	206.25	206.55	207.25	207.55	208.25	208.55	209.25	209.55	210.25	210.55	211.25	211.55	212.25	212.55	213.25	213.55	214.25	214.55	215.25	215.55	216.25	216.55	217.25	217.55	218.25	218.55	219.25	219.55	220.25	220.55	221.25	221.55	222.25	222.55	223.25	223.55	224.25	224.55	225.25	225.55	226.25	226.55	227.25	227.55	228.25	228.55	229.25	229.55	230.25	230.55	231.25	231.55	232.25	232.55	233.25	233.55	234.25	234.55	235.25	235.55	236.25	236.55	237.25	237.55	238.25	238.55	239.25	239.55	240.25	240.55	241.25	241.55	242.25	242.55	243.25	243.55	244.25	244.55	245.25	245.55	246.25	246.55	247.25	247.55	248.25	248.55	249.25	249.55	250.25	250.55	251.25	251.55	252.25	252.55	253.25	253.55	254.25	254.55	255.25	255.55	256.25	256.55	257.25	257.55	258.25	258.55	259.25	259.55	260.25	260.55	261.25	261.55	262.25	262.55	263.25	263.55	264.25	264.55	265.25	265.55	266.25	266.55	267.25	267.55	268.25	268.55	269.25	269.55	270.25	270.55	271.25	271.55	272.25	272.55	273.25	273.55	274.25	274.55	275.25	275.55	276.25	276.55	277.25	277.55	278.25	278.55	279.25	279.55	280.25	280.55	281.25	281.55	282.25	282.55	283.25	283.55	284.25	284.55	285.25	285.55	286.25	286.55	287.25	287.55	288.25	288.55	289.25	289.55	290.25	290.55	291.25	291.55	292.25	292.55	293.25	293.55	294.25	294.55	295.25	295.55	296.25	296.55	297.25	297.55	298.25	298.55	299.25	299.55	300.25	300.55	301.25	301.55	302.25	302.55	303.25	303.55	304.25	304.55	305.25	305.55	306.25	306.55	307.25	307.55	308.25	308.55	309.25	309.55	310.25	310.55	311.25	311.55	312.25	312.55	313.25	313.55	314.25	314.55	315.25	315.55	316.25	316.55	317.25	317.55	318.25	318.55	319.25	319.55	320.25	320.55	321.25	321.55	322.25	322.55	323.25	323.55	324.25	324.55	325.25	325.55	326.25	326.55	327.25	327.55	328.25	328.55	329.25	329.55	330.25	330.55	331.25	331.55	332.25	332.55	333.25	333.55	334.25	334.55	335.25	335.55	336.25	336.55	337.25	337.55	338.25	338.55	339.25	339.55	340.25	340.55	341.25	341.55	342.25	342.55	343.25	343.55	344.25	344.55	345.25	345.55	346.25	346.55	347.25	347.55	348.25	348.55	349.25	349.55	350.25	350.55	351.25	351.55	352.25	352.55	353.25	353.55	354.25	354.55	355.25	355.55	356.25	356.55	357.25	357.55	358.25	358.55	359.25	359.55	360.25	360.55	361.25	361.55	362.25	362.55	363.25	363.55	364.25	364.55	365.25	365.55	366.25	366.55	367.25	367.55	368.25	368.55	369.25	369.55	370.25	370.55	371.25	371.55	372.25	372.55	373.25	373.55	374.25	374.55	375.25	375.55	376.25	376.55	377.25	377.55	378.25	378.55	379.25	379.55	380.25	380.55	381.25	381.55	382.25	382.55	383.25	383.55	384.25	384.55	385.25	385.55	386.25	386.55	387.25	387.55	388.25	388.55	389.25	389.55	390.25	390.55	391.25	391.55	392.25	392.55	393.25	393.55	394.25	394.55	395.25	395.55	396.25	396.55	397.25	397.55	398.25	398.55	399.25	399.55	400.25	400.55	401.25	401.55	402.25	402.55	403.25	403.55	404.25	404.55	405.25	405.55	406.25	406.55	407.25	407.55	408.25	408.55	409.25	409.55	410.25	410.55	411.25	411.55	412.25	412.55	413.25	413.55	414.25	414.55	415.25	415.55	416.25	416.55	417.25	417.55	418.25	418.55	419.25	419.55	420.25	420.55	421.25	421.55	422.25	422.55	423.25	423.55	424.25	424.55	425.25	425.55	426.25	426.55	427.25	427.55	428.25	428.55	429.25	429.55	430.25	430.55	431.25	431.55	432.25	432.55	433.25	433.55	434.25	434.55	435.25	435.55	436.25	436.55	437.25	437.55	438.25	438.55	439.25	439.55	440.25	440.55	441.25	441.55	442.25	442.55	443.25	443.55	444.25	444.55	445.25	445.55	446.25	446.55	447.25	447.55	448.25	448.55	449.25	449.55	450.25	450.55	451.25	451.55	452.25	452.55	453.25	453.55	454.25	454.55	455.25	455.55	456.25	456.55	457.25	457.55	458.25	458.55	459.25	459.55	460.25	460.55	461.25	461.55	462.25	462.55	463.25	463.55	464.25	464.55	465.25	465.55	466.25	466.55	467.25	467.55	468.25	468.55	469.25	469.55	470.25	470.55	471.25	471.55	472.25	472.55	473.25	473.55	474.25	474.55	475.25	475.55	476.25	476.55	477.25	477.55	478.25	478.55	479.25	479.55	480.25	480.55	481.25	481.55	482.25	482.55	483.25	483.55	484.25	484.55	485.25	485.55	486.25	486.55	487.25	487.55	488.25	488.55	489.25	489.55	490.25	490.55	491.25	491.55	492.25	492.55	493.25	493.55	494.25	494.55	495.25	495.55	496.25	496.55	497.25	497.55	498.25	498.55	499.25	499.55	500.25	500.55	501.25	501.55	502.25	502.55	503.25	503.55

grundsätzlich zustande kommen. Dabei konnte herausgearbeitet werden, dass sie historisch bedingt sind. Zudem sind sie niemals grundsätzlich in Frage gestellt worden. Dies gilt zumindest für Fahrten Richtung Heidelberg und Schriesheim. Die Verläufe innerhalb des Orts sind aufgrund der Topografie eher nicht veränderbar. Aber es gibt hier keine grundlegende Studie in den Akten. Zur Geschichte der Buslinie nach Heidelberg fand sich lediglich aus dem Jahr 1945 ein Verkehrsexperte, den es damals zufällig nach Wilhelmsfeld verschlagen hatte. Er hatte der Gemeinde Wilhelmsfeld ein aus der Not des Fahrzeugmangels heraus entwickeltes Verkehrskonzept vorgeschlagen. Allerdings wurde dies nie umgesetzt. Ansonsten ergab sich in der Projektgruppe die Frage nach dem Verfahren der Fahrplangestaltung. Sicher gab es immer wieder Veränderungen auch im Linienverlauf. Die Festlegung der morgendlichen Hauptverkehrszeit allerdings orientiert sich noch sehr stark an den 1970er Jahren. Ab 7:11 Uhr ist eine große Lücke.

Festzustellen ist aber auch, dass sich nur sehr wenige Menschen für dieses Thema interessiert haben. Daher liegt die Schlussfolgerung nahe, dass das Konzept ‚Jugendliche als Expert:innen‘ wenig repräsentativ sein könnte. Außerdem muss berücksichtigt werden, dass die Anzahl der beteiligten Jugendlichen nicht repräsentativ ist. An dem Konzept haben zwölf Jugendliche aktiv mitgewirkt. Im Umfeld waren noch weitere fünf beteiligt. Das sind in der Altersgruppe der 14-18-Jährigen immerhin 13 Prozent der Jugendlichen des Orts. Daher ist anzunehmen, dass der Teil der Jugendlichen erreicht wurde, der politisch interessiert ist und der das Gemeinwesen aktiv beeinflussen bzw. verändern möchte.

Die Befragung der Bevölkerung hatte keine große Resonanz. Gleichzeitig gelingen Verbesserungen auch nur auf lange Sicht. Das heißt, dann, wenn die Anzahl der ÖPNV-Nutzer:innen im Ort gesteigert werden könnte. Selbst die derzeitige Anzahl der ÖPNV-Nutzer:innen war der Projektgruppe nicht bekannt.

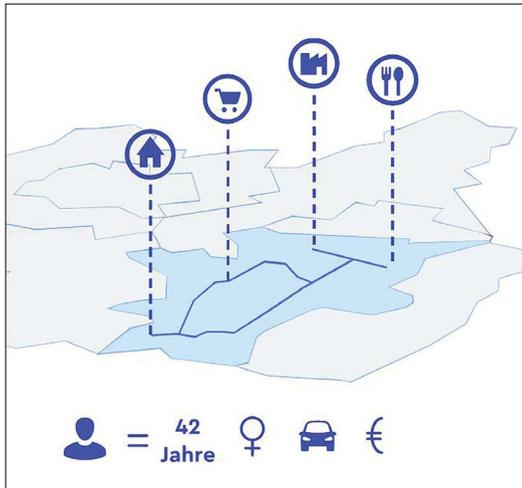
Aus diesem Grund beauftragte die Projektgruppe das DB-Unternehmen ioki, vorhandene Daten zusammenzutragen und eine Analyse

anzufertigen. ioki gehört zu den führenden Anbietern für datenbasierte Mobilitätsanalysen. Das Team hat in den vergangenen Jahren bereits für etliche Städte, Gemeinden und Kommunen die Mobilitätsbedarfe der Bevölkerung analysiert, um Handlungsempfehlungen zu geben und das ÖPNV-Angebot neu zu planen. Im Anschluss an die Analyse der Mobilitätsdaten wurden die Daten mit den subjektiven Erfahrungen der Jugendlichen zusammengeführt. So entstand ein umfassendes Bild der Mobilitätssituation der Gemeinde Wilhelmsfeld.

Das Ergebnis war überraschend. Es konnten Verkehrsströme festgestellt und eine konkrete Inanspruchnahme des ÖPNV im Verhältnis zu den Gesamtwegen erarbeitet werden. Dabei wurde auch der Zweck der Fahrten erfasst. Die Ergebnisse der Analysen deckten sich in einigen Fällen mit den Aussagen der Jugendlichen. Die Jugendlichen hatten beispielsweise die langen Wege zur Bushaltestelle moniert. Im Gutachten von ioki konnte diese Aussage bestätigt werden. Dabei geht es um die Diskrepanz zum Nahverkehrsplan, der 600 Meter bis zur nächsten Bushaltestelle unabhängig von der Topografie für akzeptabel hält. Es wurde auch festgestellt, dass dies nicht den Bedürfnissen der ÖPNV-Nutzer:innen entspricht.

Die Arbeit von ioki war für die Jugendlichen insofern verblüffend, da sie erleben konnten, wie schnell es möglich war, ohne aufwändige Befragungen ein Bild von Verkehrsströmen in Wilhelmsfeld nachzuzeichnen. Es hat sich die Frage gebildet, ob durch solche Projekte auch Veränderungen über einen längeren Zeitraum skizziert werden können. Zum Beispiel, ob sich der Anteil der ÖPNV-Nutzer:innen in einem bestimmten Zeitraum verändert hat. Beim Car-Sharing könnte eine Auswertung nach einer gewissen Zeit erfolgen. Es wäre interessant zu erfassen, ob sich der Pkw-Bestand pro Einwohner:innen oder das Nutzungsverhalten beim Car-Sharing verändert haben. Es hat sich aus dem Projekt heraus gezeigt, dass diese Daten regelmäßig genutzt werden sollten, um eine Standortbestimmung vorzunehmen und zu erfassen, ob die Maßnahmen, die ergriffen wurden, auch tatsächlich wirken. Aber es war allen

Beteiligten klar, dass ein solches Berichtssystem immer auch mit Kosten verbunden sein wird. Dennoch scheint es nützlich zu sein, sich als Kommune in regelmäßigen Abständen zu vergewissern, wie die Mobilität im Ort aussieht und welche Maßnahmen ergriffen werden müssen.



Für eine passgenaue Planung greift das Mobility Analytics Team von ioki auf einen breiten Datenschatz zurück. Auf Basis dieser Daten, wie beispielsweise soziodemografische Daten oder Personenströme aus Mobilfunkdaten, können Personen modelliert und ihr Mobilitätsverhalten nachgestellt werden. So entsteht ein hoch detailliertes, mikroskopisches Abbild der Verkehrsnachfrage.

(Quelle: ioki GmbH)

Angeregt durch die konkreten Ergebnisse hat die Projektgruppe mit ioki vereinbart, eine weitere Untersuchung vorzunehmen. Aus der Erstanalyse ist die Hypothese entstanden, dass es einige Verkehrsströme gibt, die durch den liniengebundenen ÖPNV nicht abgedeckt werden. Das bedeutet, dass es in eine Ortschaft der Nachbarkommune (400 Einwohner:innen) eine Stichfahrt nach Bedarf geben sollte. Dies würde allerdings den Linienverkehr auf der Strecke Wilhelmsfeld-Schriesheim um fünf Minuten verlängern. Diese Fahrzeiten müssen eingeplant werden, auch wenn kein Bedarf nach einer Fahrt besteht. Dieses System ist ohnehin für die dort wohnenden Menschen sehr unattraktiv. Die Information, dass ein Fahrgast den Bus nutzen will, muss beim Busfahrer ankommen. Das heißt, der Fahrgast muss die Fahrt telefonisch anmelden, was anschließend an den Busfahrer weitergeleitet werden

muss. Im Bereich von Funklöchern kann sich das mitunter schwierig gestalten. Bei der Hypothese, dass ein On-Demand-Verkehr als Ergänzung des liniengebundenen ÖPNV eine Verbesserung darstellen könnte, wird deutlich, dass einige Forderungen der Jugendlichen aufgegriffen wurden. Es ging in erster Linie darum, den Innerortsverkehr von Wilhelmsfeld abzubilden und zu prüfen, ob beispielsweise E-Fahrräder als Zubringer zu den ÖPNV-Haltestellen in der Topografie von Wilhelmsfeld genutzt werden können.

In einer weiteren Studie wurden die Verkehrsbewegungen zwischen Wilhelmsfeld und seinen Nachbarkommunen analysiert. Deshalb wurde ein Planungsraum gebildet, der den Sozialraum der Jugendlichen aus Wilhelmsfeld in etwa widerspiegelt. In einem weiteren Schritt wurde überprüft, wohin sich die Wilhelmsfelder:innen unabhängig von ihrem Alter bewegen. Durch diese Simulation konnte eine Wirtschaftlichkeitsberechnung für einen On-Demand-Verkehr getätigt werden. Dies wird in die politische Diskussion einfließen.

In der Endphase des Modellprojekts sind auch die Nachbarkommunen darauf aufmerksam geworden.

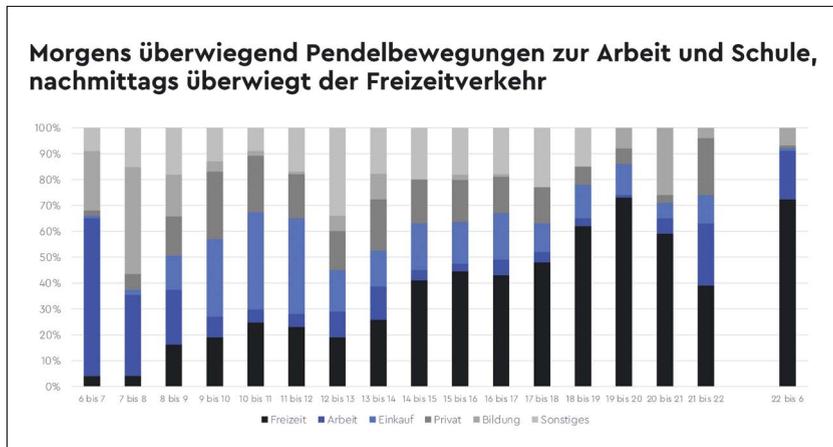
Mobilitätsstudie am Beispiel Wilhelmsfeld

Wilhelmsfeld hat für die Größe des Orts grundsätzlich eine sehr gute ÖPNV-Verbindung. Es gibt zwei Buslinien, die im 20-, 30- oder 60-Minuten-Takt Wilhelmsfeld mit Heidelberg, Schriesheim, Ladenburg und Seckenheim verbinden. Im Rahmen des Bundesmodellprojekts *Jugendliche Mobilität im ländlichen Raum* haben Wilhelmsfelder Jugendliche aus ihrer Sicht Veränderungen im ÖPNV angeregt, die teilweise bereits von der Gemeinde Wilhelmsfeld in Zusammenarbeit mit dem Landratsamt und den Verkehrsbetrieben umgesetzt werden konnten. Im Projekt konnte neben der Beteiligung von Jugendlichen ein weiterer Baustein erprobt werden. Gemeinsam mit ioki, einem Unternehmen der Deutschen Bahn AG, wurden vorhandene Daten, wie Bewegungsprofile oder Fahrgastzahlen, ausgewertet. Benedikt Nell von ioki stellte

Die innerörtlichen Bewegungen machen einen nicht unerheblichen Teil aus. Immerhin 26 Prozent aller Wege finden innerhalb des Ortes statt.



Verteilung der Fahrten im Tagesverlauf – im Vergleich Wilhelmsheld, Deutschland und die von der Gemeinde durchgeführte Fahrzeugzählung. (Quelle: ioki GmbH)



Verteilung des Verkehrs nach Uhrzeit und Zweck der Fahrten (Quelle: ioki GmbH)

Die Analyse der Expert:innen von ioki zeigte, dass das Mobilitätsverhalten der Wilhelmsfelder Bevölkerung dem bundesdeutschen Durchschnitt entspricht. Für die Erreichung der Klimaschutzziele ist die Verlagerung der individuellen, Auto-zentrierten Mobilität auf den ÖPNV essenziell. Die Erhebung der Mobilitätsdaten bildet daher eine notwendige Grundlage zur Verbesserung der öffentlichen Mobilität in Wilhelmsfeld. Vor allem die Erreichbarkeit der Haltestellen ist noch verbesserungswürdig. Geht man aufgrund der Topografie von einer Erreichbarkeit von 200 Metern an eine Haltestelle aus, sind lediglich 50 Prozent der Wilhelmsfelder:innen an das ÖPNV-Netz angeschlossen. Laut dem Nahverkehrsplan des Rhein-Neckar-Kreises liegt die Erreichbarkeit bei 98 Prozent, da ein erheblich größerer Einzugsradius zugrunde gelegt wird.

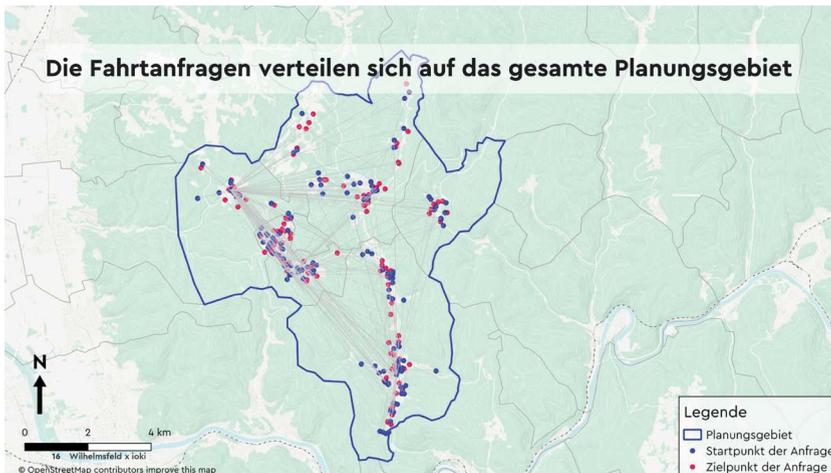
Die Empfehlung von ioki ist, sich den On-Demand-Verkehr für Wilhelmsfeld nochmals deutlicher anzuschauen. Gerade die Verbindung zu den Nachbarkommunen Schönau und Schriesheim bzw. den S-Bahn-Anschluss nach Schlierbach, was aber auch für den innerörtlichen Verkehr eine Verbesserung darstellen würde. Außerdem sollte ein innerörtlicher Bus besonders für mobilitätseingeschränkte Personen in Betracht gezogen werden.

In ländlichen Räumen ist ein wirtschaftlicher und effizienter Betrieb von großen Linienbussen meist nicht möglich, flexible On-Demand-Verkehre können hier eine attraktive Alternative für Verkehrsunternehmen und Fahrgäste sein. Auf Grundlage der Mobilitätsanalyse hat ioki für die Gemeinde eine On-Demand-Betriebssimulation erstellt. Dabei wurde ermittelt, wie ein sinnvoll geplanter On-Demand-Betrieb in Wilhelmsfeld aussehen sollte und was dieser kosten würde. Der neue Verkehr soll dabei nicht in Konkurrenz zum bestehenden ÖPNV-Angebot stehen, sondern den ÖPNV sinnvoll ergänzen und langfristig stärken.

In der Betriebssimulation wird der reale Ablauf eines On-Demand-Verkehres abgebildet und mit unterschiedlichen Einstellungen simuliert.

Es werden verschiedene Szenarien aufgestellt, die sich hinsichtlich der Wartezeit für Fahrgäste, ihrer Umwegigkeit für die zeitgleiche Bedienung weiterer Personen oder auch der verfügbaren Shuttles unterscheiden. Das Ergebnis ist eine optimale Planung der Fahrzeuge, der Bündelungsquote der Fahrthanfragen und Servicequalität für die Fahrgäste.

Für die Simulation wurden Wilhelmsfeld, Schönau, Heddesbach, Heiligkreuzsteinach sowie die Schriesheimer Stadtteile Ursenbach und Altenbach miteinbezogen. In Altenbach, Wilhelmsfeld und Schönau wurden drei sog. „Feederstationen“ für ein- und ausgehende Wege berücksichtigt. Die Simulationen haben gezeigt, dass sich schon mit wenigen Fahrzeugen ein qualitativ hochwertiges Angebot schaffen lässt.



Darstellung der Fahrthanfragen an den On-Demand-Verkehr im gesamten Planungsgebiet (Quelle: ioki GmbH)

Die Begleitung des Projektes *Jugendliche Mobilität in Wilhelmsfeld* war eine außergewöhnliche Situation. Das Projekt ist in die Corona-Pandemie gefallen. Damit ergab sich die einmalige Möglichkeit, sehr schnell, unkompliziert mit tatsächlich betroffenen Jugendlichen in Kontakt zu kommen. Prägnant hierbei war vor allem, im Vergleich zu anderen Erfahrungen, die unkomplizierte Entwicklung der Ideen und das daraufhin entstandene Konzept der Jugendlichen. Dieses Konzept konnte sehr schnell durch Fachexpertise aufgearbeitet und überarbeitet werden. Es wurde gemeinsam geschaut, was kann daraus ganz konkret für Wilhelmsfeld verwendet werden. Mit dem positiven Effekt, dass es die Jugendlichen gemeinsam mit der Gemeinde Wilhelmsfeld geschafft haben, konkrete Dinge wie z. B. die Installation von Fahrradboxen oder die Schaffung des Nachtbusses in kurzer Zeit umzusetzen.

Damit eine Beteiligung von Jugendlichen am Thema Mobilität greifbar gemacht werden kann, hier ein paar ganz konkrete Überlegungen und Vorgehensweisen, wie Beteiligung funktionieren kann.

Zuerst wurde auf Basis von deutschlandweiten Erfahrungen geschaut, was konkret zu Wilhelmsfeld passen würde und was Sinn ergibt. Wilhelmsfeld als sehr nahe an Heidelberg gelegener Ort ist natürlich dafür prädestiniert, möglichst schnell nach Heidelberg rein-, aber auch wieder rauszupendeln; daher war hier die Überlegung, wie diese Verbindung optimiert werden könnte.

8) Christoph Gipp, Ingenieur für Verkehrswesen, war seit 2010 als Bereichsleiter Mobilität am IGES Institut (<https://www.iges.com/>) tätig und ist heute Leiter der Business Unit Mobility der Dornier-Gruppe.

Wilhelmsfeld an sich ist von der Topografie her sehr hügelig, und nicht überall ist ein müheloser Zugang zu Mobilität außerhalb des Autos garantiert. Daraufhin würde von den Jugendlichen, die teilweise selbst gute 200 Höhenmeter von der Haltestelle wegwohnen, überlegt, ob denn autonomes Fahren eine gute Idee wäre. Während eines Praxisbesuches eines selbstfahrenden Busses wurde diese Idee durch die Jugendlichen sehr schnell wieder verworfen. Was aber nicht heißt, dass das nicht langfristig doch eine Option sein könnte. Es wurde auch überlegt, inwieweit flexible Systeme wie On-Demand-Busse oder Rufbusse nach Wilhelmsfeld passen könnten, um die letzte Meile zum Bus zu überwinden. Hier wurden auch konkret Pläne von den Jugendlichen gezeichnet, auf denen zu erkennen war, welche Busstrecken Sinn ergeben würden, wo Fahrradgaragen hinkommen könnten oder ganz simpel an welcher Stelle eine Ausruhmöglichkeit in Form einer Bank fehlt. Den Jugendlichen ist es sogar gelungen, potenzielle Betreiber wie ioki zu gewinnen, die das Ganze datenbasiert prüfen. Vorerst sind die Jugendlichen dann in der Diskussion mit Expert:innen und Politiker:innen zu dem Schluss gekommen, dass nicht in jedem Fall die Gemeinde Wilhelmsfeld diejenige sein sollte, die das finanziert, da es oft Sinn macht, solche komplexen Bereiche zentral zu steuern, um die Gemeinde nicht zu überlasten. Innerhalb der Projektlaufzeit ist es der Gruppe gelungen, eine geeignete Fördermaßnahme für die Installierung der Fahrradboxen zu finden. Diese lassen sich mittlerweile an drei verschiedenen Hauptverkehrsumschlagplätzen in Wilhelmsfeld finden. Also eine ganz einfache Lösung der Jugendlichen, mit der es nun plötzlich möglich ist, die letzte Meile auch mit dem E-Bike zu überwinden und von der Bushaltestelle zu den höher gelegenen Ortsteilen zu fahren.

Das Modellprojekt hat hier ganz konkret aufgezeigt, dass die Zielgruppe der Jugendlichen unbedingt fokussiert werden und eine Beteiligungsform etabliert werden muss. Während des Projektes kamen Verbesserungsvorschläge zu Tage, die ohne die Hilfe und Expertise der Jugendlichen nicht zur Sprache gekommen wären. Das ist auch eine

Aufforderung für den Landkreis oder für andere, Jugendbeteiligung zukünftig als selbstverständlichen Teil von Teilnahmeverfahren zu etablieren.

Ein weiteres Beispiel für gelungene niederschwellige Jugendbeteiligung zeigt sich im nördlichen Landkreis von Berlin. Hier wurde über eine Online-Befragung abgefragt, in welchem Bereich der Schüler:innenbeförderung konkret Verbesserungsbedarf besteht. Welche Haltestellen sind schlecht, da sie nicht sicher sind, was die Verkehrssicherheit angeht, da eventuell keine Beleuchtung oder kein Regenschutz vorhanden ist? Oder aber auch, wo Probleme mit dem Anschluss bestehen, da das Verkehrsmittel meist öfter gewechselt werden muss, wenn Schüler:innen in weiterführende Schulen fahren. Diese Befragung war in dem Fall ein voller Erfolg. Es ist gelungen, den ganz konkreten Output zu verwenden, um die Probleme sehr schnell abzustellen. Gelingen ist dieses Projekt allerdings nur, da die Expert:innen vor Ort in den Schulen waren und den Kreiselternerat sowie die entsprechenden Jugendbeteiligungsformate in den Schulen mitgenommen und somit wirklich zugehört und das Gefühl von echtem Interesse vermittelt haben.

Es gibt viele Projekte in der Mobilität, bei denen eine Beteiligung von verschiedenen Gruppen wie die Jugendlichen, Eltern, Erwachsenen, Senioren etc. durchaus sinnvoll und niederschwellig möglich ist. Dies setzt natürlich ein gewisses Interesse des Beteiligungswillens einer Gemeinde, Stadt, Kommune oder gar eines Landkreises voraus. Im Grunde ist es relativ einfach. Es muss zunächst jemanden geben, der ein Interesse daran hat, irgendein Projekt durchzuführen. Sei es ein Landkreis, der sowieso diese Planung machen muss. Oder sei es eine aktive Gemeinde, die für so ein Thema brennt. Diese muss dann dafür sorgen, dass die Rekrutierung von Befragten oder von Beteiligten auch tatsächlich funktioniert. Hier ist es von entscheidender Bedeutung, an die Orte zu gehen, an denen die beteiligten Gruppen zu finden sind. In die Schulen, Vereine, Jugendgemeinderäte etc. In Wilhelmsfeld ist es durch direkte Ansprache gelungen, vorhandene engagierte Jugendliche,

die sowieso schon Interesse am Thema Umwelt und Mobilität hatten, sofort für das Modellprojekt zu gewinnen und ein spannendes und erfolgreiches Projekt auf die Beine zu stellen.

BEWERTUNG DES PROJEKTS

Zusammenfassend zeigt sich, dass sich im Verlauf des Modellprojekts *Jugendliche Mobilität im ländlichen Raum* ein Bild entwickelt hat, wie Jugendbeteiligung am ÖPNV gestaltet werden kann. Es wurde auch deutlich, welche Möglichkeiten sich dadurch für die gesamte Bevölkerung eröffnen. Ursprünglich war es geplant, drei Regionen intensiver zu betrachten. Aufgrund der Corona-Maßnahmen wurde sich vor allem auf einen Ort beschränkt. Es zeigt sich deutlich, dass es sich lohnt, noch mehr Praxiserfahrung zu sammeln und eine wissenschaftliche Begleitung des Projekts durchzuführen, um gelingende und weniger gelingende Faktoren zusammenzutragen. Ebenso ist es sinnvoll, eine Evaluation oder ein Controlling in den betreffenden Regionen einzuführen, um nachweisen zu können, dass Veränderungen stattfinden.

Es war sicher eine der Schwächen des Konzepts, dass es keine wissenschaftliche Begleitung gab. Allerdings ist aus anderen Studien bekannt, dass Veränderungen im Mobilitätsverhalten von Bürger:innen aufgrund der jeweiligen Sozialisation längere Zeit benötigen. Es kann nicht erwartet werden, dass von heute auf morgen Veränderungen im Linienverkehr stattfinden oder das zur Verfügung stellen von Car-Sharing-Angeboten sofort die Abschaffung des Zweitwagens zur Folge hat. Hier sind längere Prozesse notwendig. Das Thema jugendliche Mobilität, so wichtig es aus unserer Sicht ist, wird immer auch ein Langzeitprojekt bleiben, bis sich wirklich sichtbare Erfolge zeigen, was gerade für Jugendliche nicht sehr befriedigend ist.

Doch es hat sich auch gezeigt, dass die beteiligten Jugendliche mit dem Projekt zufrieden waren, da sie gehört und einbezogen wurden bzw. ihre Meinung kundtun durften und immerhin auch kleine Verbesserungen wie z. B. die Fahrradhäuser in Wilhelmsfeld umgesetzt wurden.

Es konnte nicht nachgewiesen werden, dass diese Maßnahmen zu einer tatsächlichen Veränderung des Mobilitätsverhaltens geführt haben. Das heißt, der Effekt, dass Jugendliche mit Eintritt des achtzehnten Lebensjahres weniger das Auto nutzen oder sich gar das Mobilitätsverhalten in der Bevölkerung verändert hat, ist nicht eingetreten. Dies lag daran, dass der Zeitraum zu kurz war. Auch die Datenlage zu Beginn war noch nicht aussagekräftig genug. Für künftige Projekte wird zu definieren sein, wie Teilziele der Veränderung des Mobilitätsverhaltens bzw. signifikante Unterschiede nachzuweisen sind. Wobei die Ziele vorher ausgehandelt bzw. formuliert werden müssen.

VERÖFFENTLICHUNGEN UND FILME DES PROJEKTS

Das Buch *Jugendliche Mobilität im ländlichen Raum* (2021)

Silas Boguslawski, Moritz Braun, Mattis Fahldiek, Marcel Gottfried, Maxim König, Vanessa König, Marlene Lenz, Pauline Lenz, Jessica Simeth; ISBN: 978-3-949452-03-1, Hirnkost, Berlin 2021.

Nachdem die Jugendlichen das Verkehrskonzept erarbeitet hatten und vielerorts mit Landes- und Kommunalpolitiker:innen diskutiert hatten, zeichnete sich ab, dass das Thema Jugendbeteiligung im ÖPNV stärker in die Diskussion einfließen muss. Es ist wichtig, die Öffentlichkeit zu erreichen. Aus diesem Grund ist die Idee entstanden, im Verlag Hirnkost ein Fachbuch herauszubringen. Für die Jugendlichen war die Herausgabe eines eigenen Buchs eine große Sache. Neben dem Konzept der Jugendlichen wurde das Buch inhaltlich angereichert durch Berichte von Expert:innen, wie dem bundesweit bekannten Verkehrsexperten Christoph Gipp oder dem Verleger Klaus Farin, der im Bereich der Jugendkulturen sehr bekannt ist. Hinzu kam eine Stellungnahme des örtlichen Bürgermeisters Christoph Oeldorf.

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 im ländlichen Raum* 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 des Postillion e. V. in der Gemeinde Wilhelmsfeld und fordert eine konkrete Beteiligung von Jugendlichen in Fragen der Mobilität.

Der Film *Wilhelmsfeld – wie wir es sehen* (2020)



Ein Film der Jugendlichen aus dem Jahr 2020, der die Ideen der Jugendlichen und auch deren Mobilitätsvorstellungen vorstellt. Ein Film von der Projektgruppe, begleitet und erstellt von Philip Kuhne.

Der Film *Jugendliche Mobilität im ländlichen Raum* (2021)

Gedreht vom Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL) mit der Vorstellung des Projekts und einigen Ergebnissen. In dem Film, der auf der Homepage des Ministeriums eingestellt wurde,



kommen auch und vor allem die Jugendlichen zu Wort. Abzurufen: <https://youtu.be/PBCE0RweMG0>

Der Film *Jugendbeteiligung beim Thema Mobilität* (2022)

Dieser Film soll vor allem das Konzept *Jugendliche gestalten den ÖPNV* vorstellen. In dem zum Projektende gedrehten zehnminütigen Kurzfilm werden zudem die Projektverantwortlichen interviewt. Aber auch Christoph Gipp und Oliver Wittig geben mit ihrer Fachexpertise eine Rückmeldung. Ein Film von Philip Kuhne. Abzurufen: https://media.postillion.org/jugendbeteiligung_2.0.mp4



Sonstige Literatur

- Archiv der Jugendkulturen e. V./Postillion e. V. (Hrsg.): *Check das! Jugend im Rhein-Neckar-Kreis*; Hirnkost, Berlin 2017.
- Farin, Klaus: *Über die Jugend und andere Krankheiten*. Hirnkost, Berlin 2018.
- Farin, Klaus und Mey, Günter (Hrsg.): *Wir. Heimat – Land – Jugendkultur*. Hirnkost, Berlin 2020. Polst, Svenja/Mennig, Patrick/Schmitt, Anna/Scholz, Katrin: *Mobilitätswende 2030. Vom Linienbus zur öffentlichen Mobilität der Zukunft*. Fraunhofer-Institut, Kaiserslautern 2022; https://www.iese.fraunhofer.de/content/dam/iese/dokumente/media/studien/mobilitaetswende_2030-dt-fraunhofer_iese.pdf.
- Rund, Mario und Peters, Friedhelm (Hrsg.): *Schlüsselbegriffe der Sozialplanung und ihre Kritik*. Reihe „Sozialraumforschung und Sozialraumarbeit“, Band 23. Springer VS, Wiesbaden 2022.

AUTOR:INNEN

Christoph Gipp, Ingenieur für Verkehrswesen, war seit 2010 als Bereichsleiter Mobilität am IGES Institut (<https://www.iges.com/>) tätig. Im Jahr 2015 rückte er in die Geschäftsführung auf. 2022 wechselte er als Leiter der Business Unit Mobility zur Dornier-Gruppe.

Stefan Lenz, Diplom-Sozialpädagoge (FH), Geschäftsführender Vorsitzender Postillion e. V. und Leiter des Projekts *Jugendliche Mobilität im ländlichen Raum*.

Jessica Simeth, Kindheitspädagogin (B.A.), Projektmitarbeiterin *Jugendliche Mobilität im ländlichen Raum*.

Dr. Oliver Wittig, Ernst & Young Law GmbH Deutschland. Er ist Rechtsanwalt und leitet seit 2015 das Öffentliche Wirtschaftsrecht von EY Law Deutschland. Neben seiner Tätigkeit bei EY lehrt er als Dozent an der VDV-Akademie und der Dualen Hochschule Baden-Württemberg, ist Autor zahlreicher Veröffentlichungen und Mitherausgeber eines vergaberechtlichen Kommentars.

Die Projektgruppe: Silas Boguslawski, Moritz Braun, Mattis Fahldiek, Marcel Gottfried, Maxim König, Vanessa König, Marlene Lenz, Pauline Lenz.

EIN DANK ZUM SCHLUSS

Ein besonderer Dank geht an das **Engagement der Jugendlichen**, die sich über drei Jahre hinweg sehr intensiv mit dem Thema beschäftigten. Sie besuchten Veranstaltungen und Filmdrehs, entwarfen Plakate und verteilten Fragebögen in Wilhelmsfeld. Ohne sie wäre das Projekt am Ende nicht erfolgreich gewesen.

Danken möchten wir an dieser Stelle ganz besonders **Christoph Gipp** aus Berlin. Ohne ihn wäre das Projekt in dieser Form gar nicht erst entstanden. Er unterstützte uns im Vorfeld mit Rat und Tat und erstellte ein hervorragendes Verkehrskonzept für den Postillion e. V. Zudem stand er den Jugendlichen während der gesamten Projektlaufzeit für Beratungen zur Verfügung.

Ein großes Dankeschön geht an **Oliver Wittig**, der Klarheit in die Frage der Beteiligung trotz Ausschreibungspflicht brachte.

Prof. Dr. Friedhelm Peters hat die Texte aus einem sozialpädagogischen Blickwinkel betrachtet und uns die Sicherheit gegeben, dass wir auf dem richtigen Weg waren.

Den ioki-Mitarbeiter:innen **Benedikt Nell und Laurenz Wehrle, Xenia Heitmann** für die tolle Zusammenarbeit im Datenteil.

Wir danken dem **Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft**, das durch den Zuschuss aus dem Bundesprogramm Ländliche Entwicklung das Projekt erst ermöglicht hat.

Zudem Frau **Dr. Petra Post** vom Projektträger Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) und dem Kompetenzzentrum Ländliche Entwicklung ein Dankeschön für die gute Betreuung des Modellprojekts.

Dank auch an den Postillion-Kollegen **Alexander Mohr**, der viele Schreibebeiten für das Projekt erledigte. Ohne ihn wäre dieses Buch



in dieser Form nicht entstanden. Wie auch an **Heike Graber, Charlotte Klose** aus dem Team Modellprojekte beim Postillion e. V. für die kritische Begleitung des Projekts.

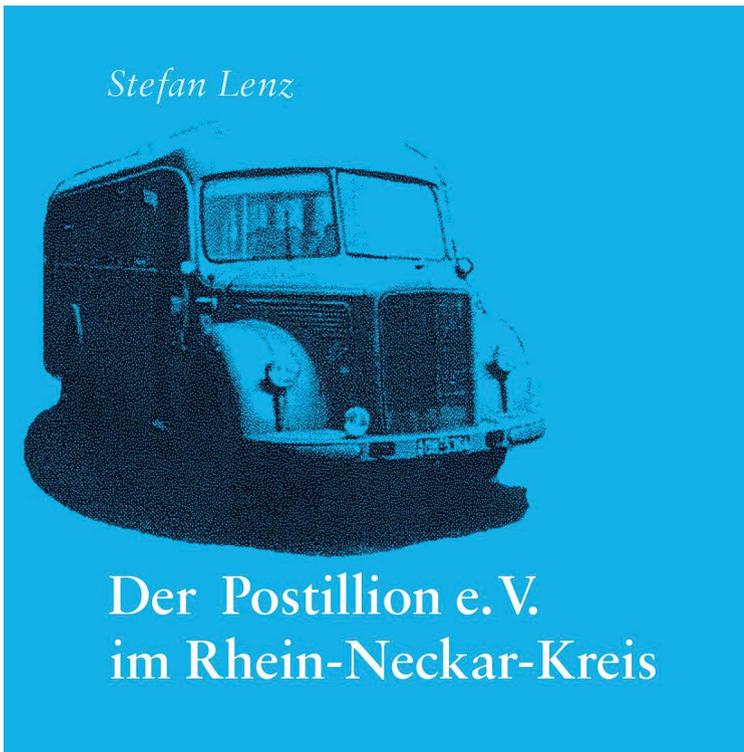
Und nicht zu vergessen **Klaus Farin**, der uns als Verleger und selbst großer ÖPNV-Fan während der Projektlaufzeit immer zur Seite stand.

DER POSTILLION E. V. ALS IDEENGEBER

Alles Informatives über den Postillion e. V. finden Sie in dem Buch:

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

Weitere Informationen auch unter www.postillion.org.

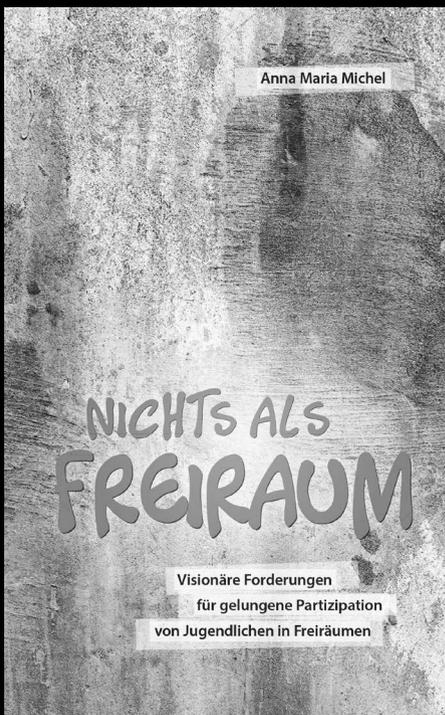


EMPFEHLUNGEN AUS DEM HIRNKOST VERLAG

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/>



Anna Maria Michel
Nichts als Freiraum

93 Seiten. 18 Euro
Hardcover
ISBN print 978-3-947380-96-1

Auch als E-Book erhältlich

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 konsequentes Umdenken und gibt Kommunen und Einrichtungen wichtige Denkanstöße, wie echte Partizipation von jungen Menschen mittels aktiver Raumeignung 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.



„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/>

HEIMAT

EINE KINDHEIT IM WALDKINDERGARTEN

Eine Entscheidungshilfe für Eltern und Kommunalpolitik



HIRNKOST
Engagierte Literatur

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