

Erfolgreiche Wege für eine klimafreundliche Mobilität

Jugendmobilität

Ein Leitfaden für Gemeinden, Verkehrsunternehmen und Verkehrsplanung sowie für außerschulische Jugendarbeit, Jugendbeteiligung und Umweltbildung



Eine Initiative
des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (Lebensministerium)
zur Förderung umweltfreundlicher Mobilität

Erfolgreiche Wege für eine klimafreundliche Mobilität

JUGENDMOBILITÄT

Ein Leitfaden für Gemeinden, Verkehrsunternehmen
und Verkehrsplanung sowie für außerschulische
Jugendarbeit, Jugendbeteiligung und Umweltbildung

Eine Initiative

des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
(Lebensministerium) zur Förderung umweltfreundlicher Mobilität

Diese Broschüre wurde erstellt im Rahmen des **klima:aktiv mobil** Programms im Auftrag des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (Lebensministerium).

Projektleitung im Lebensministerium:

Abt. V/5 Verkehr, Mobilität, Siedlungswesen und Lärm
DI Robert Thaler, DI Iris Ehrleitner und Dr. Veronika Holzer

Gesamtkoordination klima:aktiv mobil:

Österreichische Energieagentur – Austrian Energy Agency:
DI Willy Raimund, DI Andrea Leindl, DI Christine Zopf-Renner

Medieninhaber und Herausgeber:

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (Lebensministerium),
Stubenbastei 5, A-1010 Wien

Gesamtkonzept, Redaktion, Layout:

Umwelt-Bildungs-Zentrum Steiermark

Dipl.-Päd. Cosima Pilz

Lebensministerium

Dr. Veronika Holzer

Umsetzungsbeispiele:

Klimabündnis Österreich

Mag.^a Petra Muerth

Lektorat:

Dr. Margaretha Bannert, Österreichische Energieagentur

UMWELT-BILDUNGS-ZENTRUM STEIERMARK

Dipl.-Päd. Cosima Pilz

8010 Graz, Brockmannngasse 53

Tel.: +43 (0) 316/835404-7

cosima.pilz@ubz-stmk.at

www.ubz-stmk.at

Quelle Bilder:

Umwelt-Bildungs-Zentrum Steiermark: S.8, S.14, S.15, S.18, S.19, S.20, S.22, S.23, S.24, S.26, S. 27, S.28, S.31, S.34, S.35, S.36, S.37, S.38, S.40; Johannes Gellner im Auftrag des UBZ-Stmk: S.14, S.16, S.17, S.32, S.33; Gianni De Marchi: S. 32; Jugend-Umwelt-Netzwerk: S.21, S.39; MPC: S. 25, S.27; Sabine Tschürtz: S.19; Akzente Salzburg: S. 38

Titelfoto:

Johannes Gellner im Auftrag des Umwelt-Bildungs-Zentrum Stmk.

Layout:

vorauer, friends* werbeagentur gmbh

4609 Thalheim bei Wels, Traunufer-Arkade 1

Tel.: +43 (0)7242 / 658 96

Email: office@vorauerfriends.com

www.vorauerfriends.com

Druck:

FriedrichVDV GMBH & CO KG

Zamenhofstr. 43-45

4020 Linz

Copyright:

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, September 2009

Alle Rechte (insbesondere das Recht der Vervielfältigung und Verbreitung sowie der Übersetzung) vorbehalten.

Kein Teil des Leitfadens darf in irgendeiner Form (durch Kopie, Mikrofilm oder ein anderes Verfahren) ohne Genehmigung der Herausgeber reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme gespeichert, verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

Inhaltsverzeichnis

VORWORT	7
ZUM LEITFADEN	8
DAS PROGRAMM klima:aktiv mobil	10
FÖRDERUNGEN	11
EINLEITUNG	13
HINTERGRUNDINFORMATION	14
Die Mobilität von Kindern und Jugendlichen	14
Bereich „Verkehrspolitik und -planung sowie Öffentlicher Personennahverkehr“	16
Bereich „Außerschulische Jugendarbeit“	18
Bereich „Jugendbeteiligung“	20
Bereich „Umweltbildung“	22
NUTZEN FÜR ALLE	24
VON DER THEORIE ZUR PRAXIS	25
Bereich „Verkehrspolitik und -planung“: Umsetzungstipps	30
Bereich „Öffentlicher Personennahverkehr“: Umsetzungstipps	36
Bereich „Außerschulische Jugendarbeit und -beteiligung sowie Umweltbildung“: Umsetzungstipps	38
PROJEKTBEISPIELE	40
PROJEKTBLATT	59
CHECKLISTE FÜR PROJEKTMANAGEMENT	60
LITERATUR	62
KONTAKTE	63



Niki Berlakovich
Umweltminister

VORWORT

Junge Menschen sind durch ihr klimafreundliches Mobilitätsverhalten Vorbilder für unsere Gesellschaft, denn sehr viele von ihnen benutzen umweltfreundliche Verkehrsmittel. Damit das auch nach dem Erwerb des Führerscheins so bleibt, hat das Lebensministerium im Rahmen seiner **klima:aktiv mobil** Beratungs- und Förderprogramme den Schwerpunkt „Jugendmobilität“ gesetzt.

Dieses Programm bietet Städten, Gemeinden, der Verkehrsplanung und den Verkehrsträgern, aber auch Institutionen der außerschulischen Jugendarbeit Unterstützung bei der Entwicklung und Umsetzung von klimafreundlichen, jugendgerechten Projekten, die mit den Jugendlichen – als Alltagsexperten – umgesetzt werden.

Eine wesentliche Rolle spielt dabei die Bewusstseinsbildung für klimafreundliches Mobilitätsverhalten und die Vorteile jugendgerechter und umweltfreundlicher Verkehrsangebote.

Dieser Leitfaden soll Sie zur Umsetzung von Jugendprojekten motivieren und gibt Ihnen dazu neben Hintergrundinformationen über die einzelnen Fachbereiche konkrete Umsetzungstipps für Ihre Vorhaben. Erfolgreich umgesetzte Projekte zeigen den Nutzen für alle Beteiligten auf.

Ich lade Sie ein, die Angebote des Lebensministeriums zu nutzen. Nehmen Sie am **klima:aktiv mobil** Schwerpunkt „Jugendmobilität“ teil und leisten Sie so einen Beitrag zum Klimaschutz und zum Erhalt einer gesunden Umwelt.

Ihr

Niki Berlakovich
Umweltminister

Zum Leitfaden

NEUE GESELLSCHAFTLICHE HERAUSFORDERUNGEN

Das Mobilitätsverhalten von jungen Menschen bis 18 Jahre unterscheidet sich von dem der Erwachsenen. Sie sind mobiler als diese und legen die meisten Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit Bus und Bahn zurück. „Eltern- und FreundInnentaxis“ werden dann benutzt, wenn die Möglichkeiten fehlen, eigenständig unterwegs zu sein.

Jugendliche sind dadurch Vorbilder für unsere Gesellschaft in Bezug auf ihr klimafreundliches Mobilitätsverhalten.

Dennoch: Ab dem Führerscheinalter ändert sich ihr Verhalten radikal und das Auto als Symbol des Erwachsenseins ersetzt oft die bisher klimafreundliche Mobilität.

Dieser Trend führt dazu, dass sich das Autoverkehrsaufkommen weiter verstärkt und sich die negativen Belastungen auf die Umwelt, das Klima und die Gesundheit der BürgerInnen weiter potenzieren.

Um dieser Entwicklung entgegen zu wirken, ist die alleinige Berücksichtigung des wirtschaftlichen und kfz-technischen Aspektes des Verkehrs nicht ausreichend. Die (europäische) Verkehrspolitik bezieht daher immer stärker auch soziale und ökologische Sichtweisen in die Verkehrsplanung mit ein. So steht z.B. im Weißbuch der europäischen Verkehrspolitik:

„Ein modernes Verkehrssystem muss sowohl unter wirtschaftlichen als auch sozialen und ökologischen Gesichtspunkten auf die Dauer tragbar sein.“¹



RICHTUNGSWEISENDE IMPULSE SETZEN UND JUGENDLICHE BETEILIGEN



Dieser bis jetzt noch nicht gestoppte Trend zur Auto-nutzung bei den Jugendlichen, sobald sie das Führerscheinalter erreicht haben, bringt neue Herausforderungen für die Gesellschaft, die sich zukünftig immer öfter mit der Frage beschäftigen wird:

„Wie können junge Menschen mobil sein, zugleich aber die Umwelt und Lebensqualität gesichert werden?“

Hier sind innovative Lösungen gefragt. Die fachübergreifende Zusammenarbeit zwischen Jugendarbeit, Umweltbildung und Verkehrsplanung bringt eine Reihe von positiven Effekten sowohl auf der Prozess – als auch auf der Ergebnisebene. Darüber hinaus fördert es den generationenübergreifenden Dialog und das Demokratieverständnis. Es erhöht die Zufriedenheit und Eigenverantwortung und wirkt der Politikverdrossenheit entgegen. Verstärkte Bewusstseinsbildung trägt zur Reflexion des eigenen Mobilitätsverhaltens der Jugendlichen bei und kann damit eine Trendwende von der klimafreundlichen Jugendmobilität zur klimafreundlichen Erwachsenenmobilität einleiten.

DAS LEBENSMINISTERIUM UNTERSTÜTZT UMWELTBILDUNG UND JUGENDBETEILIGUNG IM BEREICH KLIMAFREUNDLICHE MOBILITÄT

Im Rahmen der Klimaschutzinitiative **klima:aktiv mobil** wird u.a. bereits das Programm „Mobilitätsmanagement für Schulen und Jugend“ umgesetzt, das die Bewusstseinsbildung für nachhaltige Mobilität und die kinder- und jugendgerechte Gestaltung der Verkehrsrealität unter Einbeziehung dieser Zielgruppen zum Gegenstand hat. Dieses Programm bietet einerseits Beratung und Weiterbildung für Schule und Jugend, sowie andererseits Fördermöglichkeiten für Umsetzungsprojekte von jungen Menschen, Kinder-, Jugend- und Umweltorganisationen, Kommunen, Bundesländern, etc.

¹ Europäische Kommission (Hrsg.): Weißbuch: Europäische Verkehrspolitik bis 2010 – Weichenstellungen für die Zukunft. Luxemburg 2001.



Weiters setzt das Lebensministerium gemeinsam mit dem Gesundheitsministerium durch die Entwicklung und Umsetzung des Kinder-Umwelt-Gesundheits-Aktionsplans für Österreich¹ im Rahmen einer internationalen WHO²-Vereinbarung der Umwelt- und Gesundheitsminister einen weiteren Schritt in Richtung Kinder

und Jugend. Laufender Schwerpunkt des Aktionsplans ist die Entwicklung und Implementierung von Maßnahmen zum Schutz junger Menschen im Umwelt- und Gesundheitsbereich und die Umsetzung von Jugendbeteiligung. (z.B. Ausbildung von Jugendlichen zu sog. „CEHAPE-Coaches“)

Im Juni 2009 wurde die qualitative Studie „JUGEND-STIL in die Verkehrsplanung“³ vom Lebensministerium veröffentlicht, die sich mit der Fragestellung „Wie viel Verkehr erträgt die Jugend, oder wie viel Jugend erträgt der Verkehr?“ auseinandersetzt.



Dazu wurden 19 FachexpertInnen aus den Bereichen Umwelt, Jugend und Verkehrsplanung und 27 Jugendliche in 3 Fokusgruppen befragt. Die Ergebnisse wurden durch gemeinsame Workshops vertieft und zusammengefasst.

Der Leitfaden Jugendmobilität spiegelt die Ergebnisse eines langen Diskussionsprozesses mit vielen ExpertInnen wider und möchte allen Menschen, die bereit sind, neuen Herausforderungen zu begegnen, dieses spannende und komplexe Thema „Jugend und Mobilität“ näher bringen.

INHALTE DES LEITFADENS

Der vorliegende Leitfaden zeigt auf, wie Menschen nachhaltig für klimafreundliche Mobilitätslösungen zusammenarbeiten können, obwohl ihre Fachgebiete und Anforderungen oft sehr unterschiedlich sind.

Durch Bewusstmachen des Gemeinsamen und der Unterschiede können damit Barrieren, die Prozesse oftmals hemmen und verzögern, abgebaut und gemeinsam mit Jugendlichen neue ganzheitliche Lösungsansätze entwickelt werden.

Der Leitfaden ist in einen theoretischen Teil und in einen praktischen Teil gegliedert. In den Hintergrundinformationen des theoretischen Teils finden Sie jugendspezifisches Wissen der einzelnen Fachbereiche, um Ihnen einen ganzheitlichen Überblick über alle beteiligten Sektoren zu geben.

Der praktische Teil enthält sowohl pädagogische Methoden, die für alle Fachbereiche zutreffen, als auch Vorschläge für die praktische Umsetzung von Jugendprojekten aus der jeweiligen Perspektive eines Fachbereiches.

Darüber hinaus werden konkrete Projektbeispiele aus der Praxis vorgestellt, die den LeserInnen für die eigene Ideenfindung zur Verfügung stehen sollen. Auf den letzten Seiten des Leitfadens finden Sie Checklisten, die Ihnen bei den konkreten Umsetzungsschritten Unterstützung bieten.

Aufgrund der interdisziplinären Betrachtungsweise dieses Leitfadens finden LeserInnen Neues, aber vielleicht auch schon Bekanntes. Ganz unter dem Motto „Ich nehme mir aus dem Leitfaden, was ich für mich selbst brauchen kann“ werden sie damit eingeladen, in diesem Sinne darin zu schmökern.

AN WEN RICHTET SICH DER LEITFADEN?

Die vorliegende Publikation richtet sich an alle Interessierten, die einen Blick über den eigenen Tellerrand hinaus wagen und ganzheitliche Problem-sichtperspektiven sowie neue pädagogische und verkehrsplanerische Zugänge kennenlernen wollen. GemeindevertreterInnen, VertreterInnen des Öffentlichen Personennahverkehrs und der Verkehrsplanung, JugendarbeiterInnen, UmweltpädagogInnen und BeteiligungsexpertInnen möchten wir mit dieser Publikation zur Zusammenarbeit anregen.

ZIELSETZUNG

- Motivation zu gemeinsamen Jugendprojekten von Jugend- und VerkehrsexpertInnen
- Verbesserung der klimafreundlichen Mobilitätsmöglichkeiten von Jugendlichen
- Bewusstsein über die Situation der Jugendlichen im Bereich „Verkehr & Mobilität“ bei allen AkteurInnen und den Jugendlichen selbst zu schaffen
- Tipps für die Umsetzung von Projekten mit Jugendlichen von der Praxis für die Praxis bereitstellen
- Mut machen, Neues kennenzulernen und auszu-probieren sowie neue Kompetenzen zu entwickeln
- Erfolgreiche Projektbeispiele vorstellen

¹ engl. CEHAPE – abgekürzt für Children's Environment Health Action Plan for Europe

² engl. WHO – abgekürzt für World Health Organisation, dt. Weltgesundheitsorganisation

³ die Studie ist erhältlich unter: www.publikationen.lebensministerium.at

Das Programm klima:aktiv mobil

KLIMASCHUTZINITIATIVE DES LEBENS-MINISTERIUMS

klima:aktiv ist die Initiative des Lebensministeriums für aktiven Klimaschutz in den Bereichen Energie und Mobilität. Klimafreundliche Technologien und Dienstleistungen sollen einen höheren Marktanteil bekommen und insbesondere im Verkehrsbereich zielgruppenspezifisch die Entscheidungsträger zu Bemühungen im Klimaschutz motivieren. Die Österreichische Energieagentur wurde seitens des Lebensministeriums mit dem Dachmanagement von **klima:aktiv** betraut.

Das Lebensministerium hat im Bereich Verkehr das Schwerpunktprogramm **klima:aktiv mobil** gestartet, das von der Abteilung Verkehr, Mobilität, Siedlungswesen und Lärm koordiniert wird. Durch die Förderung von nachhaltiger und klimafreundlicher Mobilität wird eine Trendumkehr im Verkehrsbereich forciert. Neben politischen Initiativen und legislativen Maßnahmen und **klima:aktiv mobil** Aktions- und Beratungs- Programmen in den unterschiedlichen Bereichen stellen auch begleitende und ergänzende Kampagnen zur Bewusstseinsbildung einen wesentlichen Schwerpunkt von **klima:aktiv mobil** dar.

„MOBILITÄTSMANAGEMENT FÜR SCHULEN ...

Das Ende 2005 gestartete Aktions- und Beratungsprogramm verfolgt das Ziel, möglichst viele Schulen sowie Jugendinitiativen und Jugendorganisationen zur Umsetzung von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements zur Treibhausgasreduktion, Erhöhung der Verkehrssicherheit und Steigerung der Gesundheit bei Kindern und Jugendlichen zu motivieren.

... UND JUGEND“

Jugendliche sind nicht nur in Schulen anzutreffen, sondern auch an Plätzen und Orten in den Gemeinden und deren Jugendeinrichtungen. Besonders spannend finden wir daher, die Zusammenarbeit mit der außerschulischen Jugendarbeit und insgesamt die interdisziplinäre Arbeit im Sinne des Wohlbefindens der Jugendlichen. Durch Vergabe der Studie „JUGEND-STIL in die Verkehrsplanung“ und durch

MultiplikatorInnenworkshops mit Jugendorganisationen konnten die Umsetzungspartner auf diesem Gebiet ein umfangreiches Know-how aufbauen.

Gleichzeitig haben diese Maßnahmen aber die Notwendigkeit aufgezeigt, Initiativen zur Stärkung der interdisziplinären Zusammenarbeit im Sinne von umweltverträglicher Mobilität seitens der Gebietskörperschaften und Verkehrsträger mit Anreizen zu versehen, zu fördern und zu unterstützen sowie Vernetzungsstrukturen aufzubauen. Nur so können weitere erfolgreiche Schritte in Richtung nachhaltigem Verkehrsverhalten getätigt werden.

Das neue Angebot im Bereich Mobilitätsmanagement Jugend setzt auf Bewusstseinsbildung und Partizipation. Die Möglichkeit für Jugendliche unabhängig und klimafreundlich mobil zu sein, soll verbessert und Vernetzungsstrukturen zur Förderung interdisziplinärer Zusammenarbeit aufgebaut werden. Das Programm „Mobilitätsmanagement für Schulen und Jugend“ bietet Unterstützung bei der Umsetzung von Verkehrsprojekten mit Jugendlichen und kostenlose Workshops für Jugendgruppen. Eine Materialiensammlung mit Spielanregungen wurde entwickelt und eine Beratungs- und Informationshotline zur klimafreundlichen Mobilität von Jugendlichen eingerichtet.

Weitere Informationen: www.klimaaktivmobil.at und www.jugend.klimaaktiv.at



DI Robert THALER,
zuständiger Projektleiter
im Lebensministerium,
über das Aktions- und
Beratungsprogramm
„Mobilitätsmanagement
für Schulen“:

„Bewusstseinsbildung für umweltfreundliche Mobilität ist gerade im Jugendalter wichtiger denn je. Unsere Initiative Mobilitätsmanagement für Schulen hat sich bewährt: Sie bietet Österreichs Schulen und Jugendlichen Unterstützung durch Beratung, Information und Prozessbegleitung für klimaschonende Verkehrsmaßnahmen.“

Förderungen

BARES GELD FÜR NEUE, INNOVATIVE WEGE

Um gute Ideen zum Klimaschutz im Verkehr auch umsetzen zu können hat das Lebensministerium das **klima:aktiv mobil** Förderungsprogramm ins Leben gerufen. So können Projekte, die von Jugendlichen mitgetragen und initiiert werden auch finanziell unterstützt werden, sofern einige Voraussetzungen seitens des Förderwerbers erfüllt werden.

WER UND WAS WIRD GEFÖRDERT:

Um eine Förderung ansuchen können zum Beispiel:

- Unternehmen
- gemeinnützige Vereine
- konfessionelle Einrichtungen
- Verkehrsverbünde
- Großveranstalter
- Freizeit- und Tourismusorganisationen
- Städte, Gemeinden, Regionen
- Gemeindeverbände, Regionalverbände;
- Einrichtungen der öffentlichen Hand in Form von Betrieben mit marktbestimmter Tätigkeit

So können zum Beispiel Maßnahmen zur Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs und des Öffentlichen Verkehrs (z.B. Radverkehrsanlagen, Abstellanlagen und Verleihsysteme, sowie innovative ÖV-Maßnahmen) gefördert werden, wenn diese nachweislich zu einer Reduktion des CO₂-Verbrauchs führen.

Aber auch der Betrieb von Projekten und immaterielle Leistungen wie z.B. Informations- und Marketingkonzepte und Ausbildungs- und Schulungsprogramme können gefördert werden. Der Förderungssatz beträgt, in Abhängigkeit von der durch die geplanten Maßnahmen erzielten CO₂-Emissionseinsparung, bis zu 50 % der förderungsfähigen Kosten. Für die Anschaffung von bis zu 10 Elektrofahrrädern wurde eine Sonderaktion mit vereinfachten Einreichbedingungen und einer Förderpauschale mit max. 400 € pro Fahrrad gestartet.

BEISPIELE GEFÖRDERTER PROJEKTE

Regionalverband Flachgau Nord:



Foto: RV Flachgau Nord

Regionalverband Flachgau Nord: Verbesserung des ÖV-Angebotes durch zusätzliche Linienbus- und Rufbusangebote in der Region. Dieses wird auch häufig von Kindern und Jugendlichen genutzt.

Jugend- und Familiengästehäuser Steiermark:



Foto: JFGH Steiermark

Jugend- und Familiengästehäuser Steiermark: Vernetzung der Standorte der Jugend- und Familiengästehäuser durch Shuttlebus und Kooperation mit Bus und Bahn.

Kontakt:

Die Bandbreite der förderbaren Maßnahmen geht weit über die genannten Beispiele hinaus. Zur Einreichberatung nehmen Sie dazu – je nach Themenschwerpunkt Ihres Projekts – mit den BeraterInnen folgender **klima:aktiv mobil** Programme Kontakt auf:

- Beratungsprogramm des Lebensministeriums **„Mobilitätsmanagement für Städte, Gemeinden und Regionen“:**
KOMOBILE – Praschl – mprove – Herry – Klimabündnis – FGM
DI Helmut Koch, Mag.^a Doris Kammerer
Tel.: +43 (0)7612 / 709 11
Email: mobiltaetsmanagement@komobile.at
- Beratungsprogramm des Lebensministeriums **„Mobilitätsmanagement für Freizeit und Tourismus“:**
KOMOBILE – Naturfreunde Internationale – stadtland – mobilito – Klimabündnis
DI Dr. Romain Molitor, DI Waltraud Wagner
KOMOBILE Verkehrsplanung
Tel: +43 (0)1 / 89 00 681
Email: freizeit.mobil@komobile.at
www.freizeitmobil.klimaaktiv.at
- Beratungsprogramm des Lebensministeriums **„Mobilitätsmanagement für Betriebe und öffentliche Verwaltungen“:**
HERRY – Klimabündnis – Rosinak
Dr. Max Herry, DI Markus Schuster
HERRY Consult GmbH
Tel: +43 (0)1 / 504 12 58-50
Email: office@mobiltaetsmanagement.at
www.mobiltaetsmanagement.at

ABWICKLUNG DER FÖRDERUNGEN:

Die Abwicklung der Förderung erfolgt im Auftrag des Lebensministeriums durch die Kommunalkredit Public Consulting.

- **Kommunalkredit Public Consulting GmbH**
DI Karin Schweyer
Tel.: +43 (0)1 / 31631-274
Email: k.schweyer@kommunalkredit.at
www.publicconsulting.at



DI Karin SCHWEYER,
Kommunalkredit Public
Consulting GmbH, über
die **klima:aktiv mobil**
Förderschiene:

„Mit dem Förderungsprogramm **klima:aktiv mobil** ist es möglich, nachhaltige Maßnahmen im Verkehrsbe-
reich – wie zum Beispiel die Errichtung von Radwegen
oder bewusstseinsbildende Maßnahmen – maßgeblich
zu unterstützen. So können gute Ideen leichter umge-
setzt werden!“

Einleitung

DIE BLINDEN WEISEN UND DER ELEFANT

Kennen Sie die berühmte Elefantengeschichte? Nein, dann lassen Sie sich von folgender Erzählung inspirieren:

„Es waren einmal fünf weise Gelehrte. Sie alle waren blind. Diese Gelehrten wurden von ihrem König auf eine Reise geschickt und sollten herausfinden, was ein Elefant ist. Und so machten sich die Blinden auf die Reise nach Indien. Dort wurden sie von Helfern zu einem Elefanten geführt. Die fünf Gelehrten standen um das Tier herum und versuchten, sich durch ertasten ein Bild von dem Elefanten zu machen. Als sie zurück zu ihrem König kamen, sollten sie ihm nun über den Elefanten berichten.

Der erste Weise hatte am Kopf des Tieres gestanden und den Rüssel des Elefanten betastet. Er sprach: „Ein Elefant ist wie ein langer Arm.“ Der zweite Gelehrte hatte das Ohr des Elefanten ertastet und sprach: „Nein, ein Elefant ist vielmehr wie ein großer Fächer.“ Der dritte Gelehrte sprach: „Aber nein, ein Elefant ist wie eine dicke Säule.“ Er hatte ein Bein des Elefanten berührt. Der vierte Weise sagte: „Also, ich finde, ein Elefant ist wie eine kleine Schnur mit ein paar Haaren am Ende“, denn er hatte nur den Schwanz des Elefanten ertastet. Und der fünfte Weise berichtete seinem König: „Also ich sage, ein Elefant ist wie eine riesige Masse, mit Rundungen und ein paar Borsten darauf.“ Dieser Gelehrte hatte den Rumpf des Tieres berührt.

Nach diesen widersprüchlichen Äußerungen fürchteten die Gelehrten den Zorn des Königs, konnten sie sich doch nicht darauf einigen, was ein Elefant wirklich ist. Doch der König lächelte weise: Ich danke Euch, denn ich weiß nun, was ein Elefant ist: Ein Elefant ist ein Tier mit einem Rüssel, der wie ein langer Arm ist, mit Ohren, die wie Fächer sind, mit Beinen, die wie starke Säulen sind, mit einem Schwanz, der einer kleinen Schnur mit ein paar Haaren daran gleicht und mit einem Rumpf, der wie eine große Masse mit Rundungen und ein paar Borsten ist.

Die Gelehrten senkten beschämt ihren Kopf, nachdem sie erkannten, dass jeder von ihnen nur einen Teil des Elefanten ertastet hatte und sich zu schnell damit zufrieden gegeben hatte.“
(Verfasser unbekannt)

WARUM BRINGEN WIR HIER AN DIESER STELLE DIESE GESCHICHTE?

Dieses Gleichnis ist ein schönes Beispiel dafür, wie interdisziplinäre Zusammenarbeit oft funktioniert. Als ExpertIn des eigenen Wirkungsbereichs hat man individuelle Problemsichtperspektiven.

Werden noch andere Fachbereiche hinzugezogen, stellt sich die Situation oft völlig anders dar. So meinen z.B. JugendarbeiterInnen, dass das Thema „Klimaschutz, Verkehr & Mobilität“ immer wieder von den Jugendlichen thematisiert werde. Aufgrund der Komplexität des Themas und des Gefühls, dass die Jugendarbeit hier nur wenig Handlungsmöglichkeiten hat, um die Situation der Jugendlichen zu verbessern, bleibt das Thema in der Jugendarbeit oft unberücksichtigt.

VerkehrsplanerInnen und GemeindevertreterInnen wiederum nehmen Jugendliche oft nur dann wahr, wenn sie mit ihnen als sog. „Problemfälle“ konfrontiert sind, z.B. in Zusammenhang mit alkoholisierten

jugendlichen UnfalllenkerInnen oder mit Vandalismus. Da sie sonst kaum mit Jugendlichen in Kontakt kommen und sie diese auch kaum als Lobby vertreten sehen, glauben viele, dass den Jugendlichen ihre eigenständige Mobilität nicht wichtig sei oder dass genügend Mobilitätsangebote für Jugendliche bestehen, sodaß viele Gemeinden und die Verkehrsplanung oft keinen Handlungsbedarf sehen.

Nur durch Zusammenarbeit und Einbindung verschiedenster Sichtweisen (wie es der weise König getan hat) können hier neue, nachhaltige und klimafreundliche Lösungen entstehen. Diese gemeinschaftlich erarbeiteten Maßnahmen haben hohe Qualität und tragen dazu bei, dass die Identifikation mit den Ergebnissen erhöht wird.

Der Leitfaden soll einen Impuls setzen, gemeinsam mit anderen Fachbereichen Jugendprojekte umzusetzen und während der Implementierung die richtigen Schritte für gute Qualität und ganzheitliche Lösungen zu machen.

Die Mobilität von Kindern und Jugendlichen

KINDER: „OPFER“ STEIGENDER MOTORISIERUNG

Um Kindern ein gesundes Aufwachsen in der Gesellschaft zu ermöglichen, braucht es nicht nur verständnisvolle soziale Kontakte, sondern auch eine gesunde Umwelt. Diese erleben Kinder vor allem im Spiel und mit allen Sinnen. Für sie ist das Spiel Lebenszweck. Sie entdecken nicht nur Grenzen, setzen sich mit Gefahren auseinander, erproben ihre Kräfte und Fähigkeiten und üben Geschicklichkeiten, sondern ahmen auch die Welt der Erwachsenen nach, um darin ihre Erlebnisse und Wahrnehmungen zu verarbeiten. Sie üben im Spiel, sich mit dem sozialen Leben auseinander zu setzen, Kontakte aufzubauen und Grenzen zu erfahren. Kindsein bedeutet Bewegung und aktives Handeln. Kinder möchten mitgestalten und ihre Umwelt begreifen. Kinderspiel heißt daher, Leben zu lernen und sich selbst zu erfahren.

Die zunehmende Motorisierung der letzten Jahrzehnte belastet gerade Kinder besonders stark, da sie andere entwicklungspsychologische und körperliche Voraussetzungen aufweisen und die Welt anders erfahren als Erwachsene. Studien zeigen, dass die gesunde körperliche und psychische Entwicklung von Kindern durch den Verkehr aus mehreren Gründen gefährdet ist.

Gefährdung durch Straßenverkehrsunfälle

Der Straßenverkehr ist Todesursache Nr. 1 bei Kindern. Im Jahr 2008 starben 12 Kinder unter 14 Jahren auf Österreichs Straßen, 3433 wurden verletzt. 1421 Kinder verunglückten als Mitfahrer im Auto (41 %), 872 als Fußgänger (25 %), 693 als Radfahrer (20 %).¹



Psychische Gefährdung durch Abnahme des freien kindlichen Spiels draußen

Kinder, die in Wohnumfeldern aufwachsen, in denen sie sich frei und sicher bewegen können, weisen eine höhere Selbstständigkeit, eine höhere Leistungsmotivation, eine höhere soziale Kompetenz und eine höhere Kreativität auf als Kinder, die sich vorrangig körperlich inaktiv in Innenräumen aufhalten.

Gefährdung durch Bewegungsmangel in Folge zunehmender „Elterntaxis“ und erhöhter Indoor-Aktivitäten aufgrund des starken Straßenverkehrs

Motorische Defizite in jungen Jahren können generell zu Bewegungsunlust, Ungeschicklichkeit aufgrund mangelnder Übung, Übergewicht (bzw. in weiterer Folge Fettleibigkeit) und zu verstärkter Verletzungsanfälligkeit führen, sowie in weiterer Folge – in Verbindung mit den Risikofaktoren in späteren Jahren – zur Schädigung des Herz-Kreislaufsystems und des Haltungssapparats sowie zu anderen sogenannten Zivilisationskrankheiten. Die daraus entstehenden volkswirtschaftlichen Kosten sind derzeit noch nicht absehbar.



Körperliche Gesundheitsbelastungen: Atemwegserkrankungen, Lärmbelastung

Bei Kindern ist in den letzten Jahren ein verstärktes Ansteigen der Atemwegserkrankungen zu beobachten. Darüber hinaus kommt noch die Belastung durch steigenden Verkehrslärm. Kinder und Jugendliche, die von entsprechender Lärmeinwirkung betroffen sind, weisen u.a. Konzentrationsstörungen und Lernbeeinträchtigungen sowie ein erhöhtes Risiko für Bluthochdruck auf.

Erhöhte Unfallanfälligkeit durch fehlende eigenständige Erfahrungen im Außenraum und Abnahme der Verkehrskompetenz

Motorisch ungeschickte oder zu wenig geübte Kinder sind in erhöhtem Ausmaß unfallanfällig. Angst vor Unfällen führt gleichzeitig zu weiterer Einschränkung von körperlichen Aktivitäten. Gleichzeitig gewinnen Kinder, sie sich viel bewegen, nicht nur an Situationskompetenz, körperlicher Sicherheit und Selbstwahrnehmung, sondern verbessern außerdem ihre Wahrnehmung über den Tastsinn, den Bewegungs- und den Gleichgewichtssinn, das räumliche Vorstellungsvermögen bis hin zum Hören und Sehen sowie ihr Selbstwertgefühl.

¹ Verkehrsunfallstatistik 2008, auf: www.kfv.at/unfallstatistik

MOBILITÄTSVERHALTEN: KINDHEIT

Die Mobilitätsbedürfnisse eines Kindes sind einfach zu beschreiben. Es möchte sich möglichst selbständig zu Fuß oder mit dem Fahrrad bewegen und im häuslichen oder schulischen Nahbereich FreundInnen treffen, mit denen es die nähere Umgebung nach Spiel- und Sportgelegenheiten „absucht“. Wenn sich sein Bewegungsradius erhöht, benutzt es – falls ausreichende Möglichkeiten bestehen – auch gerne Öffentliche Verkehrsmittel, mit denen es unabhängig von den Eltern mobil sein kann.



Gerade wenn Kinder zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind, nehmen sie sehr schnell wahr, dass sie durch den Autoverkehr in ihren Wünschen und Bedürfnissen eingeschränkt werden. Sie sehnen sich nach mehr Platz, mehr „Grün“ und weniger Autoverkehr in ihrem Terrain.

INGESCHRÄNKTE KINDERMOBILITÄT HAT FOLGEN

Werden Kinder dazu aufgefordert, Ideen und Lösungen zu entwickeln, wie ihre Bedürfnisse und Wünsche umgesetzt werden könnten, beteiligen sie sich aktiv an möglichen Verbesserungsvorschlägen. Nur: Diese Möglichkeit, ihren Bedürfnissen Aus-



druck zu verleihen, sich aktiv mit den Problemen auseinander zu setzen und gemeinsam mit der Unterstützung von Erwachsenen neue Ideen zu realisieren, erhalten sie nur selten. Die Folge davon: Kinder erleben unbewusst auf ihren alltäglichen Wegen, dass sie als Nicht-Autofahrer zur Gruppe der benachteiligten Verkehrsteilnehmer gehören und dass ihr Bewegungsspielraum durch die Gefahren des Straßenverkehrs stark eingeschränkt ist. Dazu kommt noch, dass sie in ländlichen Regionen und am Stadtrand oft zu wenig Bus- und Bahnangebote haben, um unabhängig mobil zu sein.

ANPASSUNG AN DAS VERKEHRSSYSTEM DER ERWACHSENEN

Obwohl hochmobil und umweltfreundlich unterwegs, erfahren Kinder für ihr vorbildhaftes Mobilitätsverhalten in der gängigen Verkehrserziehung kaum Wertschätzung. Das Thema „Verkehr“ wird hauptsächlich durch Verkehrssicherheitserziehung wahrgenommen, wo sie durch Erlernen von Verkehrsregeln auf die Sicherheit im Straßenverkehr vorbereitet werden. Die Frage, wie das Verkehrssystem kindergerechter und klimafreundlicher gestaltet werden könnte, wird wenig thematisiert. Die mangelnde Wertschätzung für ihr Verhalten und die Erfahrung im Umweltverbund als junger Mensch eine eher gering beachtete Minorität im Straßenverkehr zu sein, wird mit dem positiven Bild des Verkehrsmittels „Auto“ im täglichen Alltag, in Büchern und Filmen verknüpft. AutofahrerInnen erscheinen den jungen Menschen als omnipotente Personen mit gesellschaftlicher Vorrangstellung, das Auto ist ein Mittel zur Machtdemonstration.

MOBILITÄTSVERHALTEN: JUGEND

Aus dem Regierungsprogramm 2008-2013:

„Österreichs Kinder und junge Menschen sind das wichtigste Potenzial für die Zukunft unseres Landes und eines geeinten Europas. Wie sich ein Staat entwickelt, hängt von der Investition in seine Jugend ab. (...)“

Es gilt deshalb für Zukunftsprojekte offen zu sein und die Gesellschaft, vor allem aber auch die Politik aufgeschlossen für die Anliegen von Kindern und Jugendlichen zu machen.“

Diese Erfahrungen in der Kindheit führen im Jugendalter – wenn sich die Aktionsradien weiter erhöhen – dazu, dass sich viele Jugendliche langsam von den klimafreundlichen Verkehrsmitteln verabschieden und immer stärker auf den Erwerb des Führerscheins und der Nutzung des Autos als das einzig „wahre“ Verkehrsmittel „schielen“. Das Auto wird im Lebensabschnitt „Jugend“ zum Symbol für gesellschaftliche Anerkennung und Macht, der Erwerb des Führerscheins zum Initiationsritus für den Eintritt in das Erwachsenenleben. Ab diesen Zeitpunkt tragen viele junge Menschen mit ihrem eigenen Mobilitätsverhalten durch tägliche Autonutzung zum weiteren Wachstum des motorisierten Verkehrs und damit zu steigenden Umweltbelastungen bei. Gleichzeitig könnten sie aber bei ausreichendem Bewusstsein und Wertschätzung ihrer vorbildlichen Rolle als Umweltverbundbenutzer eine Vermittler- und Modellrolle für Eltern, LehrerInnen und andere Erwachsene übernehmen.

Bereich „Verkehrspolitik und -planung sowie Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)“

Mobilität gilt als eines der markantesten Kennzeichen der modernen Industriegesellschaften. Mobil ist, wer die meisten Wege pro Tag zurücklegt. Welches Verkehrsmittel dabei gewählt wird, sollte laut Verkehrsplanung eine untergeordnete Rolle spielen.

In den letzten 50 Jahren dominierte das Auto den Verkehr in Österreich. „Vollmotorisierung“ war ein wichtiges Ziel der Verkehrspolitik. Mit der Trennung der urbanen Funktionen (Arbeiten, Wohnen, Freizeit, Einkauf, Erholung) – die früher kleinräumig, vielfältig vernetzt waren – mussten immer größere Entfernungen zurückgelegt werden. Das System „Verkehr“ war auf die Flüssigkeit des Autoverkehrs abgestimmt, der Bus- und Bahnverkehr, Fuß- und Radverkehr wurde vernachlässigt.



Mit dem für viele verfügbaren motorisiertem Individualverkehrsmittel haben sich die Erwartungen der Menschen an Mobilität in den letzten Jahrzehnten wesentlich verändert. Viele Menschen wollen mit dem Auto möglichst schnell, bequem, sicher und zu jeder Zeit von einem Ort zum anderen gelangen.

NEUE HERAUSFORDERUNGEN FÜR DIE VERKEHRSPLANUNG

Heute gibt es 30 Mal mehr Pkws als 1955. Ende des Jahres 2006 waren 5,7 Mio. Kraftfahrzeuge auf österreichischen Straßen unterwegs, um 1,3 % mehr als im Jahr davor. Bis zum Jahr 2030 ist bei gleichen Rahmenbedingungen eine weltweite Verdoppelung des Autoverkehrs zu erwarten.¹ Die Folge dieser Entwicklung sind erhöhte Umweltbelastungen wie Luftverschmutzung, Lärm, Unfälle, Flächenverbrauch, Klimaveränderungen, aber auch persönliche Einschränkungen der individuellen autolosen Mobilität, weil die Möglichkeit der Erreichbarkeit von Orten ohne Auto oft nicht gesichert bzw. unzumutbar ist. Hier sind u. a. vor allem junge Menschen in den ländlichen Regionen und am Stadtrand stark betroffen.

VERKEHRSPLANUNG UND BÜRGER/INNEN-BETEILIGUNG

Das System „Verkehr“ ist ein wichtiger Teil unserer Gesellschaft. System (griech. Gebilde) bedeutet, dass unterschiedliche Komponenten miteinander in Wechselwirkung stehen. So bedingt z.B. der Bau einer neuen Straße, dass damit auch andere mit dem Verkehr verbundene Komponenten wie z.B. die Wirtschaft, die Siedlungsstruktur, die Umwelt und Gesundheit der BewohnerInnen, aber auch das Verhalten der Menschen beeinflusst werden.

Ob eine Entwicklung nachhaltig positiv oder als Belastung für die BürgerInnen empfunden wird, hängt von der Zieldefinition im Vorfeld einer Planung ab. So kann z.B. der Bau einer neuen Umfahrungsstraße das Ziel sein oder aber auch ein diesem Ziel übergeordnetes, wie z.B. der Erhalt der Lebensqualität der Menschen in einer Region. Die Einbindung von BürgerInnen in Verkehrsplanungsprozesse ist in Österreich gesetzlich vorgeschrieben. Über Planauslegungen und Anhörungen werden BürgerInnen darüber informiert, welche Vorhaben seitens der zuständigen EntscheidungsträgerInnen geplant sind.

In einer Zeit zunehmender Motorisierung, wachsender Umweltbelastungen und des Klimawandels, zugleich eines sich stärker entwickelnden Gesundheitsbewusstseins der Bevölkerung, wird es immer wichtiger, lebensqualitätsrelevante Entscheidungen für die BürgerInnen zu treffen. BürgerInnenproteste beeinträchtigen dadurch oft die gängige Vorgangsweise des politisch-administrativen Systems in der Verkehrsplanung, was die Planungsprozesse und die Kommunikation mit der Bevölkerung immer schwieriger werden lässt.

Zusätzlich zu den formell vorgeschriebenen Verfahren, gibt es daher auch neue BürgerInnenbeteiligungsmodelle, die bereits bei Planungsbeginn BürgerInnen einbeziehen.



¹ Statistik Austria: Statistik der Kraftfahrzeuge – Bestand am 31.12.2006. Wien 2007

In einer optimalen Planung werden gemeinsam mit der Bevölkerung übergeordnete Ziele (z.B. Wie wollen wir in Zukunft leben? Welchen Zweck soll die Verkehrsmaßnahme erfüllen?) festgelegt, alle Formen der Mobilität und alle Bevölkerungsgruppen berücksichtigt und die Auswirkungen des Verkehrssystems auf alle Komponenten, die in Wechselwirkung zum Verkehrssystem stehen – wie z.B. Lebensqualität, Umwelt, Gesundheit, wirtschaftliche Entwicklung, Arbeitsplatzentwicklung in der Region – miteinbezogen. Damit wird die Identifikation der Bevölkerung mit den Planungsergebnissen und damit auch die Qualität der Prozesse und der Maßnahmen verbessert.



Dr. Thomas SPIEGEL,
Verkehrsministerium:

„Die Erfahrungen der Jugendlichen als FußgängerInnen, RadfahrerInnen und in Öffentlichen Verkehrsmitteln prägen auch ihr Verhalten als zukünftige Erwachsene. Eine jugendgerechte Verkehrsplanung ist daher eine wichtige Investition in die Zukunft!“

Diese Form der neuen Verkehrsplanung und vor allem die Moderation und Leitung der Kommunikationsprozesse – insbesondere mit Jugendbeteiligung – braucht neben Fachwissen vor allem auch soziale und pädagogische Kompetenz, die durch interdisziplinäre Zusammenarbeit erreicht werden könnte.

JUGENDGERECHE VERKEHRSPANUNG

Aufgabe der Verkehrsplanung ist es, ein optimales Verkehrsnetz für die einzelnen VerkehrsteilnehmerInnen bereitzustellen. Hier muss sehr differenziert gedacht werden, denn unterschiedliche Bevölkerungsgruppen haben unterschiedliche Bedürfnisse. So stellt zum Beispiel ein erwachsener männlicher Autofahrer ganz andere Anforderungen an das Verkehrssystem und die Raumnutzung als ein Kind oder ein weiblicher Jugendlicher. Speziell die Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen bleiben in der Verkehrsplanung oft unberücksichtigt, weil es u.a. auch an einer entsprechenden Lobby fehlt, die sich für ihre Anliegen einsetzt. Kinder und Jugendliche werden bis dato oft nur als „Problemfälle“ z.B. als alkoholisierte UnfalltenkerInnen oder bei Vandalismus-Fällen bemerkt. Hier besteht großer Handlungsbedarf. Von einer kinder- und jugendgerechten Verkehrsplanung profitiert die gesamte Bevölkerung.

Junge Menschen brauchen Wertschätzung und stärkere Berücksichtigung ihrer Bedürfnisse und Anliegen. Diese sollten stärker als bisher in bestehende



Richtlinien, Normen und gesetzliche Regelungen für den Verkehr integriert und damit für die alltägliche Praxis verbindlicher werden. Zusätzlich zu einer kinder- und jugendgerechten Gestaltung des Straßenverkehrs ist es aber auch notwendig, Jugendliche selbst stärker in Beteiligungsprozesse einzubinden. Dies fördert den gegenseitigen Austausch und bildet die Basis für ein besseres Verständnis der unterschiedlichen Sichtweisen, sodass ganzheitliche Lösungen entwickelt werden können. Die Beteiligung junger Menschen könnte auch aus anderen Perspektiven für die Verkehrsplanung interessant sein: Durch ernst gemeinte Jugendbeteiligung kann die Identifikation mit den Projekten verbessert werden und jugendliches Kreativitätspotential integriert werden. Damit fließt auch ein neuer Stil und eine neue Haltung im zwischenmenschlichen Miteinander in die traditionelle Verkehrsplanung ein.

JUGENDLICHE: FAHRGÄSTE VON MORGEN

Die Nutzung Öffentlicher Verkehrsmittel beginnt im verstärkten Maße dann, wenn die Wege länger werden und sich die Aktionsräume der jungen Menschen vergrößern. Für Jugendliche gehört der Öffentliche Personennahverkehr zu den wichtigsten Verkehrsmitteln. Nach dem Eintritt ins Führerscheinalter reduziert sich jedoch die Anzahl der Wege, die mit Bus und Bahn zurückgelegt werden zugunsten des Autos. Damit die Jugendlichen bei ihrem umweltfreundlichen Mobilitätsverhalten bleiben, sollten alle AkteurInnen das Ziel verfolgen, Jugendliche in Zukunft als Kunden des Öffentlichen Personennahverkehrs zu behalten. Dazu gehören sowohl jugendgerechtere und bessere Bus- und Bahnanbindungen (auch abends und nachts bzw. an Wochenenden) sowie angepasste Fahrpreise als auch der Aufbau eines positiven Images des Öffentlichen Personennahverkehrs mit dem Ergebnis, dass die Nutzung Öffentlicher Verkehrsmittel anregender als bisher erlebt wird. Dazu müssen die Kommunikationskanäle zu den Jugendlichen geöffnet und gemeinsam neue Wege entwickelt werden.

Bereich „Außerschulische Jugendarbeit“

Jugendliche zwischen 14 und 25 Jahren machen in der österreichischen Gesamtbevölkerung einen Anteil von ca. 14 % aus. Neben der Schule übernehmen oft außerschulische Jugendeinrichtungen einen Teil der bildenden Maßnahmen. Dabei lassen sich grob zwei Arbeitsfelder unterscheiden: die verbandliche Jugendarbeit und die offene Jugendarbeit.

DIE VERBANDLICHE JUGENDARBEIT¹

Die verbandliche Jugendarbeit kann in den meisten Fällen auf eine lange Tradition zurückblicken. Das Spektrum der verbandlichen Jugendarbeit ist äußerst vielfältig. Zu den verbandlichen Organisationen gehören z.B. Kinderfreunde, Katholische Jugend, parteipolitische Jugendorganisationen, Landjugend, PfadfinderInnen, Gewerkschaftsjugend etc.



Mag. Benedikt WALZEL,
Bundesjugendvertretung:

„Viele Kinder- und Jugendorganisationen aus dem Bereich der verbandlichen Jugendarbeit beschäftigen sich, teilweise auch explizit, mit Umweltbildung und Themen wie Klimaschutz und Mobilität. Gerade über die verbandliche Jugendarbeit kann im Besonderen auf der lokalen Ebene mehr Jugendbeteiligung erreicht werden.“

In den verbandlichen Organisationen treffen sich Kinder und Jugendliche zumeist regelmäßig in Gruppen. Ihre Stärken und Kompetenzen (wie z.B. Teamfähigkeit und soziale Verantwortung) werden dadurch in der Gemeinschaft mit anderen ganzheitlich gefördert. Auch die Förderung des gesellschaftspolitischen Engagements stellt in den verbandlichen Organisationen einen Schwerpunkt dar. Bei der Umsetzung der Aktivitäten sind Freiwilligkeit, altersgerechte Partizipation und Peer Group-Arbeit wesentliche Faktoren. Der Großteil der BetreuerInnen und MitarbeiterInnen der Organisationen arbeitet ehrenamtlich. Schulungen und Erfahrungsaustausch sind dabei nicht nur für die Engagierten selbst, sondern auch für die jeweilige Kinder- oder/und Jugendorganisation essentiell.

Zur Bandbreite der Aktivitäten gehören bei vielen verbandlichen Kinder- und Jugendorganisationen auch bilaterale Projekte und internationale Vernetzung mit Schwester- und Dachverbänden.

Zur verbandlichen Jugendarbeit gehören auch jene Vereine und Verbände, die kommunal verankert sind, wie z.B. Musikvereine, deren Angebote sich auch an Jugendliche richten.



DIE OFFENE JUGENDARBEIT²

Zielgruppe der Offenen Jugendarbeit sind junge Menschen unabhängig von sozialem Status, Geschlecht, ethnischer oder religiöser Zugehörigkeit. Offene Jugendarbeit findet in Jugendzentren, Jugendtreffs, Jugendcafes und anderen räumlichen Gegebenheiten, aber auch im öffentlichen Raum statt und bietet jungen Menschen die Möglichkeit, fachlich begleitete Angebote in Anspruch zu nehmen.

Das Setzen von Angeboten auf Basis der beschriebenen Handlungsprinzipien ist ein Resultat, welches aus der Interaktion der professionellen Wahrnehmung der Bedürfnisse, Ressourcen und Lebenswelten der jungen Menschen resultiert. Der Beitrag der jungen Menschen zu der wechselseitigen Beziehung besteht unter anderem darin zuzulassen, dass erwachsene Personen diesen Einblick bekommen.

Angebote und Methoden der Offenen Jugendarbeit bewirken für junge Menschen eine Verbesserung ihrer Möglichkeiten der gesellschaftlichen Teilhabe im Sinne einer aktiven Mitgestaltung. Als Experimentierfeld für dieses Teilhaben begleitet Offene Jugendarbeit junge Menschen darin, ihren Platz in der Gesellschaft zu finden und wahrzunehmen.

Basierend auf der Anwendung der Handlungsprinzipien besteht eine allgemein präventive Wirkung von Offener Jugendarbeit mit ihren Methoden und Ange-

¹ der Text über die verbandliche Jugendarbeit wurde uns dankenswerter Weise von Mag. Benedikt Walzel, Geschäftsführer der Bundesjugendvertretung zur Verfügung gestellt
² Auszüge aus: Offene Jugendarbeit in Österreich – Eine erste Begriffserklärung als Grundlage für bundesweite Vernetzung, dankenswerter Weise zur Verfügung gestellt von Mag.^a Sabine Liebentritt, Geschäftsführerin des bundesweiten Netzwerkes Offene Jugendarbeit

boten darin, Persönlichkeits- und Identitätsentwicklung zu fördern, Handlungsalternativen zu erweitern, neue Perspektiven zu entwickeln und Beteiligung und öffentliche Einflussnahme zu forcieren.

Offene Jugendarbeit trägt damit zur Gesundheitsförderung in einem ganzheitlichen Sinne (körperlich – geistig – seelisch – emotional) bei und offeriert konkrete Angebote mit zahlreichen positiven, nachhaltigen Wirkungen im Kontext folgender Fachbereiche: Gewaltprävention, Suchtprävention, Medien- und Sexualpädagogik, Ernährung und vieles mehr.



Bildung in der Offenen Jugendarbeit

Formale, non-formale und informelle Bildung ergänzen einander und verstärken wechselseitig den lebenslangen Lernprozess.

Non-formale Bildung und informelles Lernen finden in der Offenen Jugendarbeit ihren Niederschlag:

- Informelle Bildung bezieht sich auf lebenslange Lernprozesse, in denen der (junge) Mensch Haltungen, Werte, Fähigkeiten und Wissen durch Einflüsse und Quellen der eigenen Umgebung erwirbt und aus der täglichen Erfahrung übernimmt – beispielsweise: Familie, Nachbarn, Bibliothek, Massenmedien, Arbeit, Spiel, Peer-Group und eben auch Offene Jugendarbeit.
- Non-formale Bildung bezieht sich als Begriff auf jedes außerhalb des formalen Curriculums geplante Programm zur persönlichen und sozialen Bildung für junge Menschen, das der Verbesserung bestimmter Fähigkeiten und Kompetenzen dient. Non-formale Bildung beinhaltet sowohl individuelles Lernen als auch das Lernen in Gruppen. Das „In-Gang-Setzen“ von wesentlichen, nachhaltigen persönlichen und sozialen Bildungsprozessen ist eine besondere Wirkung der Offenen Jugendarbeit.



Mag.ª Sabine LIEBENTRITT,
Bundesweites Netzwerk
Offener Jugendarbeit:

„Offene Jugendarbeit bedeutet: Mit Leidenschaft Realitäten gestalten, Inszenierungen von Ordnung, Klarheit und Moral Lügen strafen und im kreativen Potential von Vielfalt die Gesellschaft weiter entwickeln. Dieser Zugang ermöglicht, auch Themen wie Mobilität und Verkehr durch Umdenken und Umbewerten unkonventionell und fantasievoll umzusetzen – unter dem Blickwinkel vom Hier und Jetzt. Und wenn dem Hier und Jetzt wirklich Platz gegeben wird, ergibt sich die Nachhaltigkeit von selbst.“

MÖGLICHE HANDLUNGSFELDER

Dem 5. Bericht zur Lage der Jugend in Österreich folgend, liegen die Aufgabenbereiche der Jugendarbeit vor allem im Freizeitbereich (71 %), gefolgt vom sozialen Bereich (67 %) und Bildung (41 %), Kultur (35 %) und Interessenvertretung (21 %). Die wenigsten Trägervereine sehen ihren Aufgabenbereich in der Gesundheit (20 %) und im Natur- und Umweltschutz (15 %). Gleichzeitig ist 2008 die „persönlich wichtigste Jugendszene“ für Jugendliche die Öko- und Alternativkultur – noch vor Fußball- und der Computerszene.³

Hier zeichnet sich zukünftig ein neues Handlungsfeld ab, das in der verstärkten Zusammenarbeit zwischen VerkehrsexpertInnen und der Jugendarbeit gesehen wird. Ausgehend von der Lebenswelt der Jugendlichen sollen zukünftig gemeinsam mit den Jugendlichen mehr Projekte im Bereich „Verkehr & Mobilität“ entwickelt und umgesetzt werden.



³ aus: „Fonds Gesundes Österreich (Hrsg.): Gesundheitsförderung trifft Jugendarbeit, Abschlussbericht zur Tagung am 19. September 2008, Wien 2008. S. 19

Bereich „Jugendbeteiligung“

DEFINITION UND FORMEN DER JUGENDBETEILIGUNG

Entscheidungen von heute prägen die soziale, ökonomische und ökologische Zukunft der Kinder und Jugendlichen in den nächsten Jahrzehnten. Jugendliche an politischen Prozessen zufriedenstellend teilhaben zu lassen, ist wohl die wichtigste Basis, um eine Nachhaltigkeit des politischen Systems „Demokratie“ garantieren zu können.



Beteiligung bedeutet die Einbindung von Kindern und Jugendlichen in Entscheidungsprozesse, von denen sie mittelbar oder unmittelbar betroffen sind und sein werden. Zahlreiche internationale Erklärungen und Strategien haben dazu beigetragen, dass auch in Österreich Jugendbeteiligung gefragt ist. So liegen z.B. die folgenden internationalen, europäischen und nationalen Übereinkommen der Umsetzung von Jugendbeteiligungsprozessen in Österreich zu Grunde:

INTERNATIONALE ERKLÄRUNGEN UND STRATEGIEN

- 1989: Kinderrechtskonventionen der Vereinten Nationen (eine auf die spezielle Situation von Kindern angepasste Menschenrechts-Konvention)
- 1992: Rio-Deklaration und Agenda 21 der Vereinten Nationen (hier wird sowohl Umweltbildung als auch Jugendbeteiligung angesprochen)
- 1999: Entschließung des Rates der EU und der im Rat vereinigten Jugendminister zur Mitbestimmung der jungen Menschen
- 2001: Weissbuch „Jugend“ der Europäischen Kommission
- 2003: Europäische Charta der Beteiligung der Jugend am Leben der Gemeinde und der Region (hier wird sowohl die Beteiligung von Jugendlichen in der Verkehrsplanung und Raumentwicklung als auch die Umweltbildung explizit betont)
- 2004: WHO Kinder-Umwelt-Gesundheits-Aktionsplan für Europa (CEHAPE)

Spätestens seit Inkrafttreten der UN-Kinderrechtskonvention 1992 ist Kinder- und Jugendbeteiligung in aller Munde. Inzwischen gibt es neben dem Europäischen Jugendparlament auf EU-Ebene eine große Anzahl von (inter)nationalen Jugendforen auch Kinderparlamente, Kinderräte, Kinderforen und Kinderbüros auf regionaler und lokaler Ebene wurden und werden eingerichtet. Es geht dabei nicht nur um Politik FÜR Jugendliche, sondern um Politik MIT den Jugendlichen. Grundsätzlich kann zwischen drei Grundformen von Beteiligung unterschieden werden:

- Parlamentarische Beteiligung (z.B. Jugendgemeinderäte, Jugendparlamente)
- Offene Formen (z.B. Jugendforen, Bürgermeister-Innensprechstunden, Jugendstudien)
- Projektbezogene Formen (z.B. Planung eines Jugendzentrums, Erstellen eines Verkehrskonzeptes oder Spielplatzgestaltung).

Dieser Leitfaden bezieht sich hauptsächlich auf die projektbezogene Form der Beteiligung, weil es hier um die konkrete Umsetzung von Maßnahmen geht. Ein Vorteil der projektbezogenen Beteiligung liegt darin, dass Jugendliche die Erfolge ihres Engagements direkt sehen und sich mit dem Produkt ihrer Arbeit identifizieren können.



Mag.^a Gudrun REDL,
Jugend-Umwelt-
Netzwerk:

„Durch Zusammenarbeit in den Sektoren Jugend, Umwelt und Verkehr können alle diese Bereiche profitieren und neue Aspekte miteinbeziehen. Die Erfahrung bei meiner Arbeit mit Jugendlichen, insbesondere auch mit den CEHAPE-Coaches zeigt, dass sich Jugendliche sehr für Umweltthemen engagieren und sich auch aktiv einbringen wollen, vorausgesetzt, die Rahmenbedingungen sind jugendgerecht und ihre Meinung auch ernst genommen wird.“

Die Literatur unterscheidet neun verschiedene Ebenen in der Jugendbeteiligung und es wird auch genau angegeben, was noch Jugendbeteiligung ist und was nicht. Bei jedem Projekt sollte geklärt werden, um welche Ebene es sich handelt, auf der man sich bewegt.

STUFEN DER JUGENDBETEILIGUNG

Die folgende Beschreibung der Stufen der Beteiligung stammt vom Kärntner Landesjugendreferat.¹ Beteiligung ist nicht gleich Beteiligung. Nicht überall, wo Jugendliche dabei sind, sind sie auch beteiligt. Die ersten drei Stufen sind keine wirkliche Beteiligung von Jugendlichen im engeren Sinn. Nicht in allen Projekten machen alle Stufen Sinn; es sollte jedoch ein vernünftiges Höchstmaß an Mit- und Selbstbestimmung erreicht werden.



Dr. Dipl.-Päd. Peter EGG,
Universität Innsbruck:

„Junge Menschen bei gesellschaftlichen Gestaltungsprozessen einzubinden ist bereits in vielen verschiedenen Handlungsfeldern sehr gebräuchlich und wichtig. Auch Verkehrspolitik kann nur profitieren von den Ideen junger Leute – sie selbst sind es, die in der Zukunft diese Ideen weiterhin tragen müssen. Daher muss ihnen auch die Gelegenheit gegeben werden, sich mit Verkehrspolitik auseinanderzusetzen.“

1. Fremdbestimmung

Wenn Jugendliche angehalten werden, Dinge zu tun oder zu unterlassen. Sowohl Inhalte als auch Arbeitsformen und Ergebnisse eines Projektes sind hier fremddefiniert.

2. Dekoration

Jugendliche wirken auf einer Veranstaltung mit, ohne genau zu wissen, worum es eigentlich geht.

3. Alibi-Teilnahme

Jugendliche nehmen z.B. an Konferenzen teil, haben aber nur scheinbar eine Stimme. Hierunter können Vereinsveranstaltungen, aber auch Kinderparlamente fallen.

4. Teilhabe

Bei dieser Stufe würden Jugendliche über die bloße Teilnahme hinaus ein gewisses sporadisches Engagement der Beteiligung zeigen.

5. Zugewiesen, aber informiert

Hier wird ein Projekt von Erwachsenen vorbereitet, die Jugendlichen sind jedoch gut informiert, verstehen, worum es geht und wissen, was sie bewirken wollen.

6. Mitwirkung

Im Rahmen einer indirekten Einflussnahme können Jugendliche durch Fragebögen oder Interviews eigene Vorstellungen oder Kritik äußern. Bei der konkreten Planung und Umsetzung einer Maßnahme haben sie jedoch keine Entscheidungskraft.

7. Mitbestimmung

Hierbei geht es um ein Beteiligungsrecht, das Jugendliche tatsächlich bei Entscheidungen einbezieht und ihnen das Gefühl des Dazugehörens und der Mitverantwortung vermittelt.

8. Selbstbestimmung

Hierbei wird ein Projekt nicht mit, sondern von Jugendlichen initiiert. In der Regel aus eigener Betroffenheit heraus wird Eigeninitiative entwickelt, die von Seiten engagierter Erwachsener unterstützt und gefördert werden kann. Die Entscheidungen fällen die Jugendlichen, die Erwachsenen werden evtl. beteiligt, tragen die Entscheidungen aber mit.

9. Selbstverwaltung

Hier geht es um die Selbstorganisation z.B. einer Jugendgruppe. Die Gruppe hat dabei z.B. völlige Entscheidungsfreiheit über das Ob und Wie eines Angebotes. Entscheidungen werden den Erwachsenen lediglich mitgeteilt.“



¹ aus: <http://www.jugend.ktn.gv.at/de-133.cms>, 26.09.2008

Bereich „Umweltbildung“

VON DER UMWELTBILDUNG ZUR BILDUNGSDEKADE

Seit 1979 gibt es in österreichischen Schulen das Unterrichtsprinzip „Umwelterziehung“. Die Umweltbildung verfolgt das Ziel, jungen Menschen bewusst zu machen, dass in einem geschlossenen System kein Handeln ohne Folgen bleibt, dass alles miteinander verbunden ist und dass die Verantwortung für das eigene Handeln immer wichtiger wird.

Die Vereinten Nationen erklärten die Jahre 2005 bis 2014 zur „Weltdekade der Bildung für nachhaltige Entwicklung“. Damit wurde die seit mehr als 30 Jahren in Österreich verankerte Umweltbildung aufgewertet und durch ergänzende Bereiche wie politische Bildung, Reformpädagogik, und Friedenserziehung unter dem Begriff der „Bildung für nachhaltige Entwicklung“ zusammengefasst:

„Bildung für nachhaltige Entwicklung ...

- ist nicht nur auf Abwehr von Schädigungen der Umwelt oder gar nur auf Bewahrung der Natur orientiert, sondern auch auf Entwicklung und Veränderung.
- wirkt nicht nur prohibitiv oder asketisch sondern auch lockend – fordert Kreativität und Handlung.
- schürt nicht nur Ängste, sondern zeigt auch Perspektiven.
- beschränkt sich nicht auf Ökologie, sondern bezieht auch Ökonomie und Politik, ja sogar Kultur in die Reflexion mit ein.
- bleibt nicht im Lokalen stecken, sondern operiert in globalen Bezugsrahmen.
- geht neben der Handlung im eigenen Alltag primär auf die Analyse gesellschaftlicher Verhältnisse und Entwicklungen ein.
- geht von der Vorgabe zukünftiger Probleme durch die Erwachsenen an die nachwachsende Generation ab.“¹

DAS THEMA „VERKEHR & MOBILITÄT“ IN DER UMWELTBILDUNG

Hier geht es vorwiegend um Bewusstseinsbildung. Die Vermittlung eines nachhaltigen, bewussten Mobilitätsverhaltens unter Einbeziehung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes bereits ab dem Kindesalter ist ein Schwerpunkt der Umweltbildung. Durch individuelles, bewusstes Handeln der einzelnen BürgerInnen soll damit letztendlich eine Reduktion des Straßenverkehrsaufkommens und der Umweltbelastung erreicht werden. Um die Beschäftigung mit diesem komplexen Thema so ansprechend wie möglich zu machen, wurde eine spezielle Methodik und Didaktik entwickelt.



Vermittelt wird dabei:

- **Fachwissen** (z.B. Mobilitätskennwerte und -daten, Zusammenhänge zwischen Verkehr und Klima)
- **Problemwissen** (z.B. Welche Folgen hat eine autoorientierte Verkehrsplanung auf Gesundheit und Umwelt? Was passiert, wenn die Verkehrspolitik so bleibt wie bisher?)
- **Handlungswissen** (z.B. Wo bekomme ich Informationen über Öffentliche Verkehrsmittel? Welche Fahrkarten gibt es? Wo gibt es Radwege?)

Gleichzeitig werden aber auch Einstellungen, Werte, Motive zum Mobilitätsverhalten angesprochen und diskutiert. Eine handlungs- und erlebnisorientierte Didaktik und Methodik wie etwa durch (Selbst)Versuche, Spiele, Entwicklung von guten Beispielen bewirken positiv-emotionale Erlebnisse, die eine bewusste Verkehrsmittelwahl eher unterstützen als reine Vermittlung von Fachwissen.

¹ Herz Otto et al: *Bildung für nachhaltige Entwicklung, Leverkusen 2001. S.78.*

Die Umweltbildung hat im Sinne der nachhaltigen Entwicklung hier eine neue Aufgabe übernommen, die sich an den folgenden bildungstheoretischen Prämissen orientiert:

- Wertschätzung der Kinder und Jugendlichen (generell und auch in Bezug auf ihr mehrheitlich umweltfreundliches Mobilitätsverhalten)
- Vorbildwirkung auf Erwachsene
- Eigenverantwortung, Selbstbestimmung und Selbstständigkeit
- Partizipativer, demokratischer Ansatz
- Transparenz, Reflexivität, Nachhaltigkeit, Handlungsorientiertheit
- Lernen durch Erleben



Dipl.-Päd.ⁱⁿ Cosima PILZ
Umwelt-Bildungs-
Zentrum Steiermark:

„Die Schaffung eines Problembewusstseins durch eine objektive, authentische, transparente und jugendgerecht vermittelte Umweltbildung ist eine wichtige Voraussetzung für ein erfolgreiches Gelingen von Projekten mit Jugendbeteiligung.“

PEER EDUCATION

Die Ergebnisse der Studie „JUGEND-STIL in die Verkehrsplanung“ bestätigen andere Untersuchungen, wonach Jugendliche immer stärker der Meinung sind, dass sie auf gesellschaftspolitische Entscheidungen wie zum Beispiel die Planung des Verkehrs kaum Einfluss nehmen können. Dies führt bei den jungen Menschen zu Ohnmachtsgefühlen. Um sich zu beteiligen, brauchen Jugendliche bestimmte Bedingungen wie z.B. Wertschätzung ihres Engagements, Einbringen ihrer Erfahrungen, Möglichkeiten der Mitbestimmung, transparente Prozesse. Sind diese erfüllt und nehmen Erwachsene die Situation der Jugendlichen ernst und treten mit Angeboten zur Beteiligung an sie heran, sind junge Menschen sehr wohl bereit, Verantwortung zu übernehmen und sich einzubringen. Auf Basis dieser Einschätzung, und um die Ohnmacht der Jugendlichen nicht weiter zu verstärken, ist es

also notwendig, Jugendliche verstärkt in Programme und Angebote der EntscheidungsträgerInnen einzubeziehen. Der partizipative Ansatz hat sich in vielen Projekten als erfolgsversprechend erwiesen. Darüber hinaus könnte der Peer Education-Ansatz eine neue Chance bieten, die Partizipationsidee auch tatsächlich umzusetzen.

WAS IST PEER EDUCATION?

Peer Education geht von folgendem Sachverhalt aus:

Je älter Jugendliche werden, umso eher beginnen sie, sich von den Wertvorstellungen und Verhaltensmustern ihrer Eltern und anderen Erwachsenen abzugrenzen; Gruppen von Gleichaltrigen mit ähnlichen Wertvorstellungen – sogenannte Peer Groups – übernehmen für die weitere Sozialisation der Jugendlichen eine wichtige Funktion. Je nachdem, welche Personen die Gruppendynamik am stärksten beeinflussen, können diese Peer Groups einerseits Risikoverhalten und Gewalt in der Gruppe bestimmen, aber auch im Sinne von Prävention eine wichtige Balance-Funktion übernehmen. Die Stärkung und Ausbildung solcher Peer Leader, mit dem Ziel, positiven Einfluss auf die gleiche soziale Gruppe zu nehmen, ist der pädagogische Handlungsansatz von Peer Education.

Im Gegensatz zu „MultiplikatorInnen“ sind „Peer Leader“ in derselben sozialen Gruppe aktiv, „MultiplikatorInnen“ gehören einer anderen Gruppe an und motivieren z.B. jüngere SchülerInnen dazu, nicht mit dem Rauchen anzufangen.

Peer Education findet sowohl in der schulischen als auch in der außerschulischen Jugendarbeit statt. In der Schule werden „Peer Leader“ bzw. „MultiplikatorInnen“ vor allem im Präventiv-Bereich eingesetzt, z.B. Aids-, Rauchen-, Alkohol-, Drogenprävention, aber auch im Umweltbereich (z.B. Umwelt-Peers in Schulen mit dem Umweltzeichen).



Jugend trifft Verkehr: Nutzen für alle

Die Zusammenarbeit mit anderen Fachgebieten und die Einbeziehung junger Menschen bringen vielfachen Nutzen für die Regionen, für die Jugendarbeit und für die Verkehrsplanung, vorausgesetzt, dass die Bedürfnisse der Jugendlichen bereits von Planungsbeginn eines Projektes berücksichtigt werden und ein Gesamtkonzept zur Jugendbeteiligung besteht.

NUTZEN FÜR GEMEINDEVERTRETER/INNEN, VERKEHRSPLANER/INNEN & DES ÖFFENTLICHEN PERSONENNAHVERKEHRS

- Ganzheitliche Lösungen, da Wissen, praktische Erfahrungen und Kreativität von verschiedenen Fachgebieten eingebracht werden
- Steigerung des unmittelbaren und zukünftigen Innovations- und Kompetenzpotentials in der Region durch stärkere Verbundenheit der Jugendlichen mit dem eigenen Wohnort durch Anerkennung und Beteiligung
- Jugendliche bleiben Kunden des ÖPNV auch nach dem Führerscheinalter
- Neue Problemsichtperspektiven durch Einbindung lokaler Kompetenz der Jugendlichen und neue Prioritätensetzung in der Gemeinde- und Verkehrsplanung
- EntscheidungsträgerInnen lernen Jugendliche besser kennen
- Förderung der Gemeinschaft und des gegenseitigen Respekts sowie des Informationsflusses zwischen Politik, Verwaltung und Jugend durch (externe) KommunikationsexpertInnen moderierte Prozesse
- Jugendliche als Nachwuchspotenzial für die Gemeindepolitik durch Kennenlernen von gelebter Demokratie, dadurch Basis für zukünftige Aktivität in der Gemeinde
- Positive Effekte gegen Jugendkriminalität (z.B. Vandalismus) durch Anbieten von neuen Möglichkeiten zur Mitgestaltung (Etwas was selbst gestaltet wird, wird als wertvoller erlebt)
- Optimierung des Ressourceneinsatzes durch klaren und transparenten Prozessverlauf, dadurch bürgernahe, lösungsorientierte und bedarfsgerechte Projekte mit Qualitätssicherung

NUTZEN FÜR JUGENDARBEITER/INNEN, (UMWELT)PÄDAGOGEN/INNEN, BETEILIGUNGSEXPERTEN/INNEN, JUGENDLICHE:

- Verbesserung der Angebote für Jugendliche und eine jugendgerechtere Verkehrsplanung und -politik generell
- Förderung einer Jugendbeteiligungskultur und breiter Zugang zur Meinungsbildung in der Kommune
- Erhöhung des Mehrwertes der Jugendarbeit durch professionelle Einbindung von Jugendlichen als „ExpertInnen in eigener Sache“, Lobbying für Jugendliche
- Kennenlernen anderer Fachgebiete und Erhöhung des Verständnisses für komplexe Zusammenhänge sowie für Beschränkungen und Hindernisse in der Umsetzung
- Schaffung von Angeboten für Jugendliche, durch einen begleiteten Prozess selbst in der Gemeinde mitzugestalten
- Kompetenzstärkung durch fachübergreifende Zusammenarbeit im Bereich Verkehr & Mobilität
- Förderung gelebter Demokratie durch aktive politische Teilhabe, Betroffene werden zu aktiven Beteiligten, Stärkung ihres Selbstwertes
- Erleben von gemeinsamer Verantwortung und Stärkung der sozialen Kompetenzen junger Menschen
- Erleben und Umsetzen jugendlicher Kreativität und Erhöhung der Zufriedenheit der Jugendlichen



Von der Theorie zur Praxis

SCHRITT FÜR SCHRITT ZUR UMSETZUNG

Erinnern Sie sich noch an die Elefantengeschichte und den weisen König, der alle Ergebnisse der blinden Weisen zusammengefügt und dann ein realistisches Bild von einem Elefanten erhalten hat? Nur die Zusammenarbeit von allen Beteiligten bringt ganzheitliche und nachhaltige Lösungen. Nach dem Informationsteil möchten wir Ihnen nun Umsetzungsvorschläge und Tipps für die Praxis geben.

Auf den nächsten Seiten finden Sie dazu Informationen, die für alle Fachbereiche gelten (Voraussetzungen für den Erfolg bei der Umsetzung von Jugendprojekten, pädagogische Methoden und die Beschreibung unterschiedlicher Kompetenzen), danach folgen spezifische Umsetzungstipps für die verschiedenen Fachbereiche, Projektbeispiele und Checklisten.



- Offenheit für einen neuen JUGEND-STIL seitens der Erwachsenen, transparente Prozessverläufe und offene, authentische Kommunikation, richtige Haltung der Erwachsenen zu den Jugendlichen (keine „Staffage“ für die Erwachsenen)
- Verbindliche Prozesse und Jugendlichen auch einen Teil der Verantwortung übertragen
- Gutes pädagogisches Konzept und ansprechende, interessante Methoden und Inhalte; der Informationsstand der Jugendlichen muss berücksichtigt werden
- Entsprechende Zeit- und Geldressourcen vorsehen (Jugendliche erleben es als Wertschätzung, wenn sie für ihre Arbeit auch mit kleinen Beträgen bezahlt werden z.B. Sitzungsgeld oder Einladung zum Mittagessen)
- Jugendprojekte in Zusammenarbeit mit Schulen oder Institutionen der außerschulischen Jugendarbeit umsetzen
- Themen, von denen die Jugendlichen sich persönlich betroffen fühlen, sind attraktiver für Jugendliche als abstrakte Themen
- Als Vorstufe zur Beteiligung ist oft die Schaffung eines Problembewusstseins durch notwendige Informationen erforderlich, dies kann über eine jugendgerecht didaktisch aufbereitete Umweltbildung erfolgen.

VORAUSSETZUNGEN FÜR DIE UMSETZUNG EINES PROJEKTES MIT JUGENDLICHEN FÜR ALLE FACHBEREICHE:

Im Rahmen der Studie „JUGEND-STIL in die Verkehrsplanung“ wurden ExpertInnen und Jugendliche darüber befragt, welche Voraussetzungen notwendig wären, damit Projekte mit Jugendlichen auch erfolgreich ablaufen.

Folgende Faktoren wurden dazu genannt:

- Positive Einstellung zu einer Jugendbeteiligungskultur (Nicht nur der pädagogische, sondern auch der ökonomische Nutzen der Beteiligung sollte erkannt werden. So kann z.B. ein gut durchdachtes Beteiligungskonzept und die Einbeziehung der Bevölkerung/Jugendlichen bereits ab Planungsbeginn Ressourcen einsparen, da damit nachträgliche Konflikte und Zeitverzögerungen vermindert werden können.)



**Mag.ª Michaela
ZIMMERMANN,
Stv. Landesjugendreferentin,
Magistrat der Stadt Wien
MA 13 – Jugend & Bildung:**

„Jugendliche wollen mitreden, wenn es um Lebensräume geht, die für sie wichtig sind – so auch bei Fragen zur Umwelt und Mobilität. Jugendliche beteiligen heißt, sie mitmachen und mitbestimmen lassen, ihre Wünsche und Bedürfnisse ernst nehmen, ihre Ideen aufgreifen und Verantwortung teilen. Jugendbeteiligung braucht kompetente Begleitung, Transparenz und Verbindlichkeit. Der Benefit: Jugendgerechtigkeit, Planungsgenauigkeit und Nachhaltigkeit.“

SPEZIFISCHE KOMPETENZEN FÜR JEDEN FACHBEREICH

Je nachdem, welche Ziele mit der Einbindung von Jugendlichen verfolgt werden, z.B. eine Stärkung der Jugendstrukturen vor Ort, die Einbindung von Jugendlichen in Entscheidungsprozesse (z.B. beim Bau eines neuen Platzes im Ort, einer neuen Verkehrsgestaltung oder für die Lösung des Problems des „Vandalismus“ in Bussen und Bahnen) oder die generelle Unterstützung von Aktivitäten der Jugendlichen, ist es ratsam, mit anderen FachexpertInnen zusammenzuarbeiten. Damit diese Zusammenarbeit zwischen unterschiedlichen Fachbereichen gut funktionieren kann, ist es wichtig, die verschiedenen Kompetenzen der einzelnen Fachbereiche zu kennen, die hier im Folgenden kurz dargestellt sind.

Kompetenz Umweltbildung, außerschulische Jugendarbeit und -beteiligung

Umweltbildung

In der Studie „JUGEND-STIL in die Verkehrsplanung“ waren sowohl ExpertInnen als auch Jugendliche der Meinung, dass es unumgänglich ist, im Vorfeld zu einem Jugendprojekt Jugendliche ausreichend zu qualifizieren und zu informieren bzw. auch ein entsprechendes Problembewusstsein zu schaffen. Dies trifft insbesondere auf komplexe Themenbereiche wie z.B. „Verkehr & Mobilität“ zu. Durch eine spannende und anregende Umweltbildung kann hier ein erster Schritt eingeleitet werden, dass Jugendliche in Zukunft ihr eigenes Mobilitätsverhalten in Bezug auf Klimafreundlichkeit überdenken.



DIⁿ Petra VÖKL
Lebensministerium:

„Es muss uns gelingen, die Jugendlichen auch nach dem Erwerb des Führerscheins von attraktiven und modernen Alternativen zum Pkw zu überzeugen und somit eine langfristige, nachhaltige Mobilität sicherzustellen!“

Zentrales Element einer pädagogisch-didaktisch auf Jugendliche abgestimmten Umweltbildung ist eine aus verschiedenen Perspektiven abgeleitete und möglichst neutrale Information über Zusammenhänge der Um- und Mitwelt.

Um die Gefahr der Manipulation der Jugendlichen möglichst zu reduzieren, sollte die Sensibilisierung für Umweltthemen objektiv, authentisch, transparent und partizipativ vermittelt werden. Besonders wichtig ist, dass keine „Schwarz-Weiß-Malerei“ oder „Katastrophenpädagogik“ passiert und Umweltbildung nicht „fanatisch-einseitig“ erfolgt.

Im Mittelpunkt der Umweltbildung steht die Einstellung, dass Lernen auch Spaß machen darf und dass hier Gefühle (z.B. Resignation, Ohnmacht, Angst) zugelassen und reflektiert werden. Peer Education und Beteiligungsmethoden können auch in der Umweltbildung eingesetzt werden. Zu diesem Leitfaden gibt es eine Materialsammlung für die Umweltbildung im Bereich „Verkehr & Mobilität“ in Institutionen der außerschulischen Jugendarbeit, die im Auftrag des Lebensministeriums vom Klimabündnis Österreich ausgearbeitet wurde.



Außerschulische Jugendarbeit und -beteiligung

ExpertInnen der außerschulischen Jugendarbeit und BeteiligungsexpertInnen kennen eine Fülle von Methoden und die dazugehörigen pädagogischen Rahmenbedingungen, um einerseits Jugendlichen verschiedenste Themen schmackhaft zu machen und andererseits die verschiedenen Perspektiven unterschiedlicher Fachgebiete und Zielgruppen auf demokratische und konstruktive Weise zu verbinden. Ihre methodischen Kenntnisse wenden sie in konkreten jugendeigenen Projekten an. Dabei beziehen sie Jugendliche bereits vor Projektbeginn in Planung, Konzeption und Koordination ein und ermöglichen Jugendlichen und ihren Ideen auf diese Weise, eine Einbindung in bestehende Strukturen.

Sie kommunizieren mit Jugendlichen in Augenhöhe, werden dadurch von den Jugendlichen akzeptiert und können so zwischen EntscheidungsträgerInnen, VerkehrsplanerInnen und Jugendlichen eine wichtige Vermittler- und Vernetzungsposition übernehmen.

Kompetenz Verkehrsplanung und Öffentlicher Personennahverkehr

Gegenstand der Verkehrsplanung ist das Verkehrsgeschehen im öffentlichen Verkehrsraum eines Landes, einer Region oder einer Gemeinde. Die Aufgaben der Verkehrsplanung sind sehr vielfältig. Sie prognostiziert mit Hilfe spezieller Verfahren mögliche zukünftige Verkehrsentwicklungen. Aus diesen entwickelt sie entsprechend den politischen Vorgaben konkrete Planungsvorstellungen für die Verkehrswege und Verkehrsanlagen. Dabei werden positive und negative Folgeerscheinungen ermittelt, untersucht und bewertet. Sie prüft, ob durch die Realisierung der Maßnahmen die angestrebten Ziele erreicht werden können. Erforderlich dafür ist dabei stets die Koordinierung der verkehrsplanerischen Zielvorstellungen, Maßnahmen und Datengrundlagen mit allen anderen gesellschaftlichen, ökologischen und volkswirtschaftlichen Belangen des öffentlichen Raumes sowie der Politik. Durch die Zunahme des (Straßenverkehrs, die damit verbundenen negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung und daher immer häufiger auftretenden BürgerInnenproteste bei Planungsvorhaben wird gerade in Bezug auf die gesellschaftlichen und ökologischen Belangen die BürgerInnenbeteiligung vor Planungs- und Baubeginn in Zukunft eine immer wichtigere Rolle spielen.

Busse und Bahnen sind unverzichtbarer Teil des Gesamtverkehrssystems. Ein gut ausgebauter Öffentlicher Personennahverkehr ermöglicht allen Bevölkerungsgruppen optimale Mobilitätschancen. Jugendliche, sind dabei eine wichtige Zielgruppe, auch als dauerhafte Kunden von morgen. Nicht zu vergessen ist dabei auch, dass Jugendliche bereits jetzt über eine hohe Alltagskompetenz im Umgang mit Bussen und Bahnen haben, die in die Angebote integriert werden könnten.



Beate RABL,
CEHAPE-Coach:

„Jugendbeteiligung gibt uns jungen Menschen die Möglichkeit unseren eigenen Beitrag zum Schutz der Umwelt und der Gesundheit leisten zu können und anderen zu zeigen, dass man doch was tun kann. Das hier ist eine super Initiative.“



PÄDAGOGISCHE METHODEN

Um Jugendliche für die Mitarbeit zu gewinnen, müssen sie den Prozess als „cool“ und „lustig“ finden und das Gefühl haben, dass sie beim Prozess zur Umsetzung etwas Sinnvolles beitragen können bzw. dass die Teilnahme für ihr eigenes Leben Sinn bringt. Die richtige Methode für die entsprechenden Zielgruppen und Inhalte zu finden, dafür braucht es eine Menge an Expertisen, denn oft klingt eine Methode theoretisch passend, die sich dann in der konkreten Umsetzung als schwierig herausstellt. Hier finden die LeserInnen eine Auswahl an Methoden, die erfahrungsgemäß eine demokratische Kommunikation am besten unterstützen und vor allem bei Kick-off Workshops zielführend eingesetzt werden können. Bei diesen Methoden handelt es sich um typische Beteiligungsmethoden.

Klassisches Brainstorming

Ziel und Einsatz der Methode

Diese klassische, aber bewährte Methode eignet sich vor allem dann, wenn es um die Suche von neuen, ungewöhnlichen Ideen geht. Sie ist dann sinnvoll eingesetzt, wenn es darum geht, Denkstrukturen aufzubrechen und die Gruppe zu Kreativität anzuregen. Das kann am Anfang eines Projektes sein, als Einstieg zu einem neuen Arbeitsschritt, oder wenn der Arbeits- und Diskussionsprozess ins Stocken geraten ist.

Ablauf

Beim klassischen Brainstorming dürfen die TeilnehmerInnen alle Ideen, Vorschläge und Einfälle zu einer vom Moderator oder der Moderatorin gestellten Frage äußern. Diese werden auf eine Flipchart geschrieben. Es dürfen zu Wortmeldungen keine Meinungen oder Urteile abgegeben, sondern nur Ideen oder möglichst fantasieanregende Fragestellungen formuliert werden. Die Moderation achtet auf die Einhaltung der Regeln. Ist die erste Phase des „Ideensturms“ vorbei, sollte noch etwas zugewartet werden, unkonventionelle und neue Ideen brauchen oft noch länger. Nach 10 – 20 Minuten kann die Übung abgebrochen werden. Mittels Punktevergabe (jede/r Teilnehmer/in vergibt eine bestimmte Anzahl an Klebepunkten und bewertet die zielführendste Idee) oder Diskussion werden die brauchbarsten Vorschläge ausgefiltert.

Zukunftswerkstätte

Ziel und Einsatz der Methode

Ähnlich wie beim Brainstorming ist die Zukunftswerkstatt eine Methode, die sich im Rahmen einer bestimmten Fragestellung um Ideensammlungen und Problemlösungen bemüht. Diese Methode eignet sich dann, wenn die TeilnehmerInnen bereit sind, neue Erfahrungen zu sammeln oder aber bereits Bekanntes wieder entdecken zu wollen.

Ablauf

Die Zukunftswerkstätte beinhaltet ein 3-Schritte Programm.



- **Kritikphase**
Hier machen die TeilnehmerInnen vorab eine kritische Bestandsaufnahme im Rahmen einer vorliegenden Problem- oder Fragestellung. Unter dem Motto „Nörgeln erlaubt“ wird in dieser Phase nur Kritik geübt. Es ist darauf zu achten, dass es hier tatsächlich nur um Kritik geht und nicht schon Lösungen angeboten werden. Die Kritikpunkte werden auf einer Flipchart gesammelt.
- **Phantasie- und Utopiephase**
Im nächsten Schritt werden Wünsche, Hoffnungen, Utopien über positive Lösungsvorstellungen entwickelt. Die TeilnehmerInnen dürfen hier völlig unrealistische Problemlösungen nennen, die auf einer Flipchart gesammelt werden können, oder aber auch von den Gruppen als einzelne Plakate gestaltet werden.
- **Umsetzungsphase**
Um nun die Frage beantworten zu können, welche Vorschläge aus der Fantasie- oder Utopiephase umgesetzt werden sollen, eignet sich die Bewertungsabfrage mit Klebepunkten (2-3 Klebepunkte/TeilnehmerIn, die sie auf die ihnen am wichtigsten erscheinenden Themen kleben). Die TeilnehmerInnen leiten aus den in den ersten beiden Schritten gesammelten Beiträgen nun realistische Umsetzungsschritte ab.

Die Walt-Disney-Methode



Ziel und Einsatz der Methode

Wenn es in einem Prozess soweit kommt, dass die Diskussion langwierig und komplex geworden ist, dann kann die Walt-Disney-Methode dazu beitragen, wieder mehr Klarheit in den Prozess zu bringen. Sie ist dann hilfreich, wenn es darum geht, Visionen und Ziele alltagstauglich zu machen.

Ablauf

Die Walt-Disney-Methode kann als Gruppenrollenspiel oder – ähnlich wie die Zukunftswerkstätte – in mehreren Schritten durchgeführt werden. Bei dieser Technik gibt es drei Rollen, die vergeben werden.

- **Träumer/in**
Subjektive und enthusiastische Herangehensweise an das Thema, bedenkt die realistische Umsetzung überhaupt nicht
- **Realist/in**
Pragmatisch-praktischer Standpunkt, entwickelt Aktionsplan und untersucht die notwendigen Voraussetzungen, Arbeitsschritte und -mechanismen
- **Kritiker/in**
Herausfordernd werden die Vorgaben der anderen überprüft. Konstruktive und positive Kritik, um mögliche Fehlerquellen zu identifizieren.

Als Gruppenrollenspiel können die Rollen einzeln verteilt werden. Es wird solange diskutiert, bis die Gruppe zu einem gemeinsamen Standpunkt gekommen ist. Als zielführend hat sich aber auch herausgestellt, wenn die drei Rollen wie drei Phasen betrachtet werden und die gesamte Gruppe jeweils in die unterschiedlichen Rollen schlüpft und aus dieser Rolle heraus argumentiert. Die Beiträge werden auf einer Flipchart gesammelt, und dann wird ein gemeinsamer Standpunkt oder eine Herangehensweise festgelegt.

Open-Space-Konferenz

Ziel und Einsatz der Methode

Open-Space ist eine Konferenzform, die sich vor allem für die Durchführung von Veranstaltungen mit Großgruppen (20 – 1000 Menschen) eignet. Entstanden ist diese Idee aus der Beobachtung, dass bei Konferenzen nicht die Präsentationen für die TeilnehmerInnen im Vordergrund stehen, sondern vor allem die informellen Kontakte mit anderen TeilnehmerInnen in den Pausen. Hier steht selbstbestimmtes Lernen und Selbstorganisation im Vordergrund und nicht passives „Konsumieren“ von Inhalten. Open Space setzt auf das Höchstmaß an Beteiligung bei den TeilnehmerInnen, die die ExpertInnen selbst sind. Diese Methode ist einsetzbar für die Erörterung und Lösung komplexer Problemstellungen und ist geeignet für alle, denen Eigenverantwortung und Mitgestaltung ein wichtiges Anliegen ist.

Ablauf

Hier ist lediglich ein einfacher Rahmen und ein Rahmenthema sowie eine zeitliche Struktur vorgegeben, die einen reibungslosen Ablauf garantiert. Die TeilnehmerInnen sind die HauptakteurInnen der Konferenz, die auch gemeinsam die Tagesordnung erstellen und für den Lernprozess, die Kommunikation und die Kultur der Konferenz selbst verantwortlich sind.

- Eröffnung der Konferenz durch ModeratorIn, der/ die wichtigsten Open Space Grundsätze erörtert; Sitzkreis
- Gemeinsame Erarbeitung des inhaltlichen Programms: Jede/r Teilnehmer/in darf eigene Thematik nennen und auf Informationswand pinnen. Auf dieser sind die Raum- und Zeitangaben für die Arbeitsgruppen enthalten
- Eröffnung des Marktplatzes, sobald alle Themen in die Zeit- und Raumwand integriert sind. Die TeilnehmerInnen tragen sich bei den Themen ein, wo sie mitarbeiten möchten.
- Beginn der selbstorganisierten Arbeit in Arbeitsgruppen. Erstellung eines Ergebnisprotokolls in jeder Arbeitsgruppe und auf die Nachrichtwand pinnen. Welche Nachfolgeprojekte können sich aus den Erfahrungen ergeben?
- Plenum im Sitzkreis zum Austausch von Erfahrungen und Eindrücken; Abschlussdokument

Die Open-Space-Methode berücksichtigt 2 Regeln:

- Das Gesetz der 2 Füße (Freiheit, Selbstverantwortung: Jede/r Teilnehmer/in mit Ausnahme der Themen-InitiatorInnen hat das Recht, die Arbeitsgruppe zu verlassen.

- Es gibt Hummeln und Schmetterlinge: Die Hummeln dürfen von einer Arbeitsgruppe zur anderen fliegen, vertiefen sich dort und fliegen weiter, um auch die anderen Arbeitsgruppen zu befruchten. Die Schmetterlinge stehen für Leichtigkeit, Spaß und Erholung. Sie fliegen nur von einer Gruppe zur anderen, vertiefen sich aber nicht.

Außerdem gibt es vier Richtlinien des Open-Space:

- Die, die da sind, sind genau die Richtigen.
- Was immer auch geschieht, es ist das Einzige, was geschehen kann.
- Es fängt an, wenn die Zeit reif ist.
- Vorbei ist vorbei.



World Café

Ziel und Einsatz der Methode

Diese Methode ist vor allem dann zweckmäßig, wenn es um einen Erfahrungsaustausch, um die Entwicklung neuer Ideen und Handlungsmöglichkeiten in einer gemütlichen, entspannten Atmosphäre gehen soll. In mehreren Diskussionsgruppen können hier unterschiedliche Perspektiven besprochen werden. Das World Cafe kann nur in Gruppen mit mehr als 15 Personen angewendet werden.

Ablauf

Die Großgruppe wird in Kleingruppen mit 4 – 6 Personen geteilt. Jede Kleingruppe setzt sich an einen eigenen Tisch. Dann werden pro Tisch unterschiedliche Themen diskutiert, die von der Moderation oder im Vorfeld gemeinsam festgelegt wurden und auf einem Zettel auf die Tische gelegt worden sind. Nach 20 – 30 Minuten wechseln die Kleingruppen die Tische, bis auf eine Person, die als Tischgastgeber zurückbleibt und die neuen DiskussionspartnerInnen über die vorherigen Gespräche informiert. Jede Kleingruppe hat die Aufgabe, die Diskussionen zu dokumentieren. Sobald alle Tische besucht worden sind, werden die wichtigsten Ergebnisse pro Tisch gesammelt und im Plenum diskutiert.

Bereich „Verkehrspolitik-und planung“: Umsetzungstipps

QUALITÄTSKRITERIEN

Die folgenden Kriterien wurden von der Website der ARGE Partizipation¹ zum Thema Jugendbeteiligung übernommen, stellen sich auch in der Arbeit zum Thema „Verkehr & Mobilität“ als zielführend heraus und sollten auf alle Fälle berücksichtigt werden.

Freiwilligkeit

Kinder und Jugendliche beteiligen sich freiwillig.

Wertschätzung

Kinder und Jugendliche sind die ExpertInnen ihrer Lebenswelten und als solche gleichwertige PartnerInnen.

Kompetente Begleitung

Kompetente erwachsene Begleitpersonen/ModeratorInnen stehen beratend und unterstützend zur Seite. Sie verfügen über methodische, soziale und pädagogische Fertigkeiten. Wichtig ist, kinder- und jugendgerechte Methoden anzubieten, um so ein lustvolles Arbeiten zu unterstützen. Die ModeratorInnen stellen die Verbindung zu den Entscheidungsstrukturen (Gemeinden, Schulen usw.) sicher. Bei Bedarf werden fachkundige ExpertInnen beigezogen.

Eigenaktivität

Kinder und Jugendliche überlegen selbst, welchen Themen sie sich widmen wollen und welche Schwerpunkte sie sich setzen. Sie sind in möglichst allen Phasen der Projekte aktiv beteiligt.

Gemeinsame Zielformulierung

Alle am Vorhaben bzw. am Projekt Beteiligten – Kinder, Jugendliche, EntscheidungsträgerInnen, ProjektträgerInnen, PartnerInnen – definieren gemeinsam die Ziele und stecken den Rahmen ab (Zeit, Ressourcen, Verbindlichkeiten).

Verbindlichkeit

Gemeinsame Vereinbarungen sind verbindlich umzusetzen. Die dafür notwendigen Ressourcen (finanziell, zeitlich, personell, räumlich etc.) sind vor der Miteinbeziehung von Kindern und Jugendlichen vorzusehen.

Überparteilichkeit

Beteiligungsprojekte sind überparteilich. Ziel ist die Verbesserung der Lebenswelt von Kindern und Jugendlichen und nicht die Instrumentalisierung oder Vereinnahmung junger Menschen.

Transparenz und Überschaubarkeit

Die Projektschritte und Prozesse werden klar und in verständlicher Form allen Beteiligten zugänglich gemacht.

Generationenübergreifender Dialog

Die Auseinandersetzung und der Dialog zwischen den Generationen im Laufe der Projekte fördert das gegenseitige Verständnis für unterschiedliche Sichtweisen und ermöglicht das Brückenschlagen.



DI Christinan RANKL,
Amt der Vorarlberger
Landesregierung:

„Zu unserer Jugendbeteiligung in Vorarlberg, die Teil eines umfangreichen Partizipationsverfahrens war, kann ein äußerst positives Resümee gezogen werden: Die Jugendlichen haben an das Verkehrskonzept und die Verantwortlichen klare Forderungen gestellt, wobei die Diskussionen mit den Jugendlichen auf einem außerordentlich hohen Niveau verliefen. Der Bericht der Jugendlichen vor dem Lenkungsausschuss über ihre Vorschläge hat das Verfahren erfrischt und brachte neue Sichtweisen – auf beiden Seiten.“

Öffentlichkeitsarbeit

Öffentlichkeitsarbeit ist ein wesentlicher Bestandteil von Beteiligung. Durch sie werden Informationen sichergestellt und Resonanz erreicht. Ziel ist dabei, das Verständnis und die Akzeptanz für die Anliegen von Kindern und Jugendlichen zu stärken.

Dokumentation und Reflexion

Die Beteiligungsmaßnahmen werden laufend dokumentiert und so für alle Beteiligten nachvollziehbar gemacht. Der Projektverlauf wird gemeinsam von allen Beteiligten nachbesprochen.

Geschlechtssensibilität

Mädchen und Burschen sollen an den unterschiedlichen Beteiligungsprojekten gleichberechtigt mitarbeiten und gleichermaßen davon profitieren können. Dabei ist wichtig, entsprechende und auf die Geschlechterbedürfnisse abgestimmte Arbeitsformen anzubieten.“

¹ www.jugendbeteiligung.cc, 06.05.2009

UMSETZUNGSSCHRITTE

Schritt 1: Projektstart

Damit ein Jugendprojekt zur klimafreundlichen Mobilität gestartet werden kann, braucht es eine Idee und ein Team, das hinter dieser Idee steht.

Die Initiative für ein Projekt kann beispielsweise von individuellen Jugendlichen, von einer Jugendorganisation, von Schulen, von der (Offenen) Jugendarbeit oder aber auch von der Gemeinde u.a. AkteurInnen ausgehen.

Wenn noch keine Idee vorhanden ist, ist ein Kick-off-Workshop mit Jugendlichen unter Einbindung sog. Kreativ-Methoden empfehlenswert. Diese Methoden sind in diesem Leitfaden unter „Pädagogische Methoden“ genauer beschrieben. Die Identifikation mit dem Projekt ist umso größer, je mehr Menschen mitarbeiten, die von Anfang an die Idee mitentwickelt haben. Zu beachten ist, dass Jugendliche auch einen Nutzen sehen wollen, wenn sie in einem Projekt mitarbeiten und wertschätzend gehört und berücksichtigt werden wollen.

Am Anfang sollte geklärt werden, welches Grobziel mit dem Projekt verfolgt wird. Wichtig ist hierbei, dass die Grobziele nicht nur in Bezug auf Maßnahmen, sondern auch in Bezug auf die Form der Zusammenarbeit entwickelt werden.

Gerade im Bereich des Sektors „Verkehr & Mobilität“, wo oft die fachlichen Inhalte, aber nicht die pädagogische Ausrichtung im Mittelpunkt steht, kommt es immer wieder vor, dass Methoden und Ziele von Umweltbildung und Beteiligung vermischt werden.

Wenn es z.B. im Projekt darum geht, bei Jugendlichen das Bewusstsein für die Notwendigkeit eines klimafreundlichen Mobilitätsverhaltens zu erweitern, dann ist hier der Bereich Umweltbildung angesprochen. Wenn Sie aber Jugendliche z.B. in die Gestaltung eines neuen Platzes oder einer Straße in der Gemeinde einbinden wollen, dann ist das Beteiligung. Bei manchen Projekten kommt es vor, dass beide Ausrichtungen gemeinsam innerhalb eines Prozesses aufscheinen. Hier ist es notwendig zu wissen, welcher Bereich in der jeweiligen Situation angesprochen wird, um die richtige Didaktik und Methodik einsetzen zu können. Überlegen Sie für jeden Arbeitsschritt, welche Ausrichtung dieser Schritt hat. Mit dieser Vorgehensweise können im Vorfeld bereits eine Reihe von möglichen Konfliktpotentialen und Unzufriedenheiten bei den AkteurInnen verhindert werden. Nähere Informationen über die unterschiedliche Didaktik von Umweltbildung und Beteiligung finden Sie auch in der Studie „JUGEND-STIL in die Verkehrsplanung.“¹

Schritt 2: Erstellung eines Grobkonzeptes

Eine gute Planung erspart viel Zeit im Projektverlauf und ein Grobkonzept ist eine wichtige Voraussetzung, für das Gelingen eines Projektes. Es sollte mindestens folgende Punkte beinhalten:

- Teambildung/Rahmenbedingungen/Einflussmöglichkeiten der Jugendlichen
- Ziele
- Maßnahmenplan/Meilensteine/Zeitplan
- Kosten und Finanzierung
- Evaluierung/Reflexion/Öffentlichkeitsarbeit/Dokumentation

Im Folgenden werden einzelne Punkte zur Erstellung des Grobkonzeptes noch genauer ausgeführt.

Ad Teambildung

Klären Sie folgende Fragen:

- Wer soll am Projekt mitarbeiten? Welche ExpertInnen/Kompetenzen werden gebraucht?
- Welche Rahmenbedingungen sind vorhanden?
- Welche Einflussmöglichkeiten für die Jugendlichen bestehen?
- Wie wird kommuniziert?
- Wer ist verantwortlich für den Prozess?

Sind die Jugendlichen nicht von Anfang an eingebunden, dann sollten auch noch folgende Fragen geklärt werden:

- Wie viele Jugendliche sollen teilnehmen? Kontinuierlich die gleiche Gruppe oder variabel immer wieder neue Jugendliche?
- Welchen Nutzen haben die Jugendlichen davon?
- Über welche Organisationen/wo sollen Jugendliche angesprochen und zur Teilnahme eingeladen werden?
- Wie sollen sie angesprochen und eingeladen werden?
- Welche Bedingungen müssen erfüllt werden, damit Jugendliche auch teilnehmen?
- Welchen Informationsstand haben die Jugendlichen über das Projekt bis jetzt?

¹ die Studie ist erhältlich unter: www.publikationen.lebensministerium.at

TIPP

Bei der Auswahl der Jugendlichen ist es zielführend, außerschulische JugendarbeiterInnen einzubeziehen. Hat man in der Praxis noch wenig Erfahrung mit dem Einsatz unterschiedlichster Methoden, dann könnte die Prozessmoderation auch von JugendarbeiterInnen übernommen werden.



Rita HACKL,
CEHAPE Coach:

„Ich war begeistert von der Idee, uns Jugendliche in ein so umfangreiches Projekt einzubinden und uns die Möglichkeit zur Eigeninitiative zu geben. Sensibilisierung auf Themen und Problematiken führt zu neuen Lösungsansätzen, wo durchaus auch eigene Lösungsansätze einfließen können und sogar sollen.“

Ad Ziele

Damit sich durch den ganzen Prozessverlauf ein „roter Faden“ durchzieht und damit ein qualitätsorientierter Jugendprozess gewährleistet ist, ist es wichtig, vor Start des Projektes zu definieren, was als Ergebnis des Projektes entstehen soll. Da hier viele unterschiedliche Fachgebiete berücksichtigt werden, ist die Verständigung auf gemeinsame Zielformulierungen die Basis für ein erfolgreiches Projekt. Auch sollten die unterschiedlichen Erwartungen an das Projekt besprochen werden. So kann eventuell möglichen Konflikten entgegengewirkt werden.

S.M.A.R.T. -Ziele formulieren

S.M.A.R.T. zu formulieren bedeutet, dass gewisse Kriterien bei der Zielformulierung berücksichtigt werden sollten, damit die gewünschte Wirkung am Projektende erreicht werden kann.

- S = Spezif (Ziel genau beschreiben)
- M = Measurable (Messbar formuliert, so dass am Ende überprüft werden kann, ob das Ziel erreicht werden konnte)
- A = Attainable (Erreichbar)
- R = Relevant (Wichtig)
- T = Timed (Zeitlich bestimmt)

TIPP

Eine genaue mit den anderen ProjektpartnerInnen abgestimmte Zielformulierung ist zwar am Anfang zeitaufwendig, lohnt sich aber im Laufe eines Projektes. So wird eine gemeinsame Ausgangsbasis für alle Beteiligten geschaffen, auf die immer wieder zurückgegriffen werden kann.

Ad Maßnahmenplan

Nach Abklärung der Erwartungen, Rahmenbedingungen und Ziele wird der „Fahrplan“ für den Projektverlauf festgelegt.

Die Ablaufplanung enthält eine kurze Beschreibung des geplanten Projektverlaufs. Zu diesem Zweck schreiben Sie einfach auf, was Sie bisher schon im Team besprochen haben.

Empfehlenswert ist die Definition von Meilensteinen und einem dazugehörigen Zeitplan. Wann sollte welches Ziel erreicht werden? Je klarer der Ablaufplan, umso einfacher ist die Umsetzung. Wichtig ist es, realistisch zu bleiben. Man sollte nur in den Ablaufplan schreiben, was auch wirklich möglich ist.

TIPP

Da Projekte meistens mehr Zeit in Anspruch nehmen als geplant, sollte auch Unvorhergesehenes in der Ressourcenplanung und ein Zeitpuffer berücksichtigt werden.

Ad Kosten und Finanzierung

Je genauer der Maßnahmenplan festgelegt ist, desto einfacher ist die Kostenaufstellung und die Kalkulation. Es sollte auch nach geeigneten Finanzierungsmöglichkeiten für das Projekt gesucht und geprüft werden, wo Einsparungspotential vorhanden ist und ob Kostenstellen auch durch Eigenleistung übernommen werden können.

TIPP

Da die Zusammenarbeit mit Jugendlichen ein Querschnittsthema ist, berücksichtigen Sie auch Finanzierungsmöglichkeiten aus unterschiedlichen Fachgebieten der Bundesländer und des Bundes bzw. der Europäischen Union.



Ad Evaluierung/Reflexion/Öffentlichkeitsarbeit/ Dokumentation

Die Evaluierung/Reflexion eines Beteiligungsprozesses spielt vor allem dazu eine wichtige Rolle, um den Nutzen des Projektes (vor allem auch für die Finanzgeber) sichtbar zu machen. Für die Evaluierung sollten Feinziele definiert und mit den vorher festgelegten Bewertungskriterien verknüpft werden. Als Grundlage für die Öffentlichkeitsarbeit dienen folgende Fragen: Welche Botschaften sollen vermittelt werden? Was sind die Ziele der Öffentlichkeitsarbeit im Projekt? Wer sind die Zielgruppen? Die Antworten auf diese Fragen können dann in einen Maßnahmenplan für die Öffentlichkeitsarbeit einfließen. Weitere Details zu diesen Themen gibt es unter Schritt 6.

TIPP

Nach Abschluss des Projektes Daten zu sammeln ist oft sehr schwierig, weswegen empfohlen wird, bereits in der Planung die Form der Evaluierung (z.B. Fragebogen, qualitative Befragung, etc.) festzulegen und diese während des Prozesses mitzuberücksichtigen.

Schritt 3: Politisches Bekenntnis zur Zusammenarbeit mit Jugendlichen für ein konkretes Projekt

Bevor ein Jugendprojekt gestartet wird, ist es wichtig, dieses auch von politischen Gremien beschließen zu lassen. Mit einem politischen Beschluss wird auch die Verbindlichkeit eines Projektes verstärkt, da dieses in das laufende administrative System eingebunden und mit Zeit- und Ablaufplänen abgestimmt werden muss. Andererseits wird ein politisches Bekenntnis zur Berücksichtigung von Jugendinteressen abgegeben und es kann davon ausgegangen werden, dass sich dieses Gremium auch ernsthaft mit den Projektergebnissen auseinandersetzt.

TIPP

Besonders zielführend ist es, sich Verbündete zu suchen, denen das Wohlergehen der Jugendlichen am Herzen liegt, denn gemeinsam erreicht man oft mehr.

Schritt 4: Teambildung und/oder Kick-off Workshop

Die Teambildung ist ein wichtiger Faktor für das Gelingen eines Projektes. Dabei sollte zunächst überlegt werden, wer in diesem Projekt eine Rolle spielen sollte.

Auf alle Fälle wird empfohlen, neben FachexpertInnen auch erfahrene JugendexpertInnen hinzu zu ziehen. Diese können sowohl auf der kommunikativen als auch auf der fachlichen Ebene zwischen den FachexpertInnen (z.B. Gemeinderat, VerkehrsplanerIn, RaumplanerIn) und den Jugendlichen vermitteln

und haben das entsprechende pädagogische Know-how und Methodenwissen, welches nicht nur in der Kommunikation mit den Jugendlichen angewendet werden kann, sondern auch bei der Gestaltung von Workshops mit Erwachsenen.



Bedenken Sie, dass auch Jugendliche über eine gute Ortskenntnis und über eine Reihe von Erfahrungen mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln verfügen und diese Alltagsexpertisen in die Verkehrsplanung eingebunden werden können. Manchmal ist es auch notwendig, im Prozessverlauf weitere Fachgebiete einzubeziehen.

Je nachdem, wie das Projekt angelegt ist, kann die Teambildung in einem Vorabtreffen mit den erwachsenen Projektverantwortlichen und ProjektmitarbeiterInnen stattfinden und darauf folgend ein gemeinsamer Kick-Off-Workshop mit den Jugendlichen, oder aber auch bereits vor Beginn des Projektes gemeinsam mit den Jugendlichen.

Kooperationsvereinbarungen

Gerade für die interdisziplinäre Zusammenarbeit sind gemeinsam erarbeitete Vereinbarungen für die konstruktive Zusammenarbeit eine unabdingbare Voraussetzung.

Festgehalten werden sollten hier z.B.

- gemeinsame Ziele und Haltungen
- Aufgaben und Rollen aller Beteiligten
- Kompetenzen, die am wirkungsvollsten eingebracht werden können
- Festlegung, wo die realistischen Einflussmöglichkeiten des Projektes liegen und wie bindend die Ergebnisse sind, um keine überzogenen Erwartungshaltungen entstehen zu lassen
- Formen der Kommunikation und der Zusammenarbeit
- Zeitrahmen
- Umgang mit Presse und Öffentlichkeitsarbeit

TIPP

In Beteiligungsprozessen geht es nicht nur um fachliches Wissen, sondern auch darum, wie ein Prozess abläuft. Es ist daher besonders darauf zu achten, dass neben FachexpertInnen auch ProzessexpertInnen eingebunden werden, die den Kommunikationsprozess beobachten und gegebenenfalls auch eingreifen können.

Information über Rahmenbedingungen und gemeinsame Entwicklung des Maßnahmen- und Zeitplans

Zu Beginn des Workshops werden die fachlichen/politischen/technischen/rechtlichen Rahmenbedingungen festgelegt bzw. kann auch der/die Projektkoordinator/in darüber informieren. Dabei sollte über die Vorgeschichte des Projektes berichtet werden, ebenso über mögliche bereits im Vorfeld gefällte Entscheidungen. Darüber hinaus sollte geklärt werden, welche technischen und politischen Vorgaben oder rechtlichen Rahmenbedingungen fix vorgegeben sind und durch den Prozess nicht beeinflusst werden können. Diese Klärung ist wichtig, um die Jugendlichen ausreichend und transparent zu informieren. Bezüglich der konkreten Umsetzung ist es ratsam, das Spannungsfeld zwischen persönlichen Wünschen und den Grenzen, die durch die Rahmenbedingungen gegeben sind, anzusprechen und den Entwurf für den Maßnahmenplan (der als eine erste Idee vorgestellt wird) gemeinsam weiterzuentwickeln.



DI Willy RAIMUND,
Österreichische
Energieagentur:

„Viele gute Ideen von Jugendlichen brauchen auch Möglichkeiten zur Umsetzung! Die **klima:aktiv mobil** Programme bringen Ideen und Umsetzer an einen Tisch zur Gestaltung einer zukunftsfähigen Mobilitätskultur.“

TIPP

Ein Jugendprojekt gelingt dann am besten, wenn der Kommunikationsprozess transparent abläuft und die Rahmenbedingungen des Machbaren und Möglichen bereits im Vorfeld geklärt werden.

Schritt 5: Umsetzung des Maßnahmen- und Zeitplans

Sind die Rollen und Verantwortlichkeiten aller AkteurInnen festgelegt, kann mit der Umsetzung der Maßnahmen begonnen werden. Hier ist darauf zu achten, dass die beschlossenen Vereinbarungen eingehalten werden und eine Verbindlichkeit des Prozesses durch ein begleitendes Projektmonitoring sichergestellt ist. Auch die organisatorischen Rahmenbedingungen wie z.B. das Erstellen von Berichten und Abrechnungen sollten erfüllt sein.

TIPP

Eine gemeinsame Klärung der Arbeitsschritte, des Zeitplans und der Verantwortlichkeiten wird empfohlen. Die Checkliste im Anhang kann dabei unterstützend sein.

Schritt 6: Evaluierung/Reflexion/Öffentlichkeitsarbeit/Dokumentation

Eine Evaluierung des Prozesses ist insbesondere dann sinnvoll, wenn daran gedacht wird, das Projekt weiterzuführen oder aber auch in anderen Regionen einzusetzen. Aus der Evaluierung sollte ersichtlich sein, was in dem Projekt gut gelaufen ist und was nicht. Als besonders effizient und leicht umsetzbar hat sich das SOFT-Modell herausgestellt.

Hier geht es um die laufende Beantwortung folgender Fragen:

1. Satisfaction (Zufriedenheit)

Was läuft gut? Wo liegen die Stärken in dem Prozess? Warum ist das erfolgreich?

2. Opportunities (Möglichkeiten)

Wo liegen die Möglichkeiten und was können wir wie nutzen?

3. Faults (Störungen)

Wo haben wir Probleme? Was läuft schlecht? Warum?

4. Threats (Gefahren)

Wo müssen wir aufpassen? Was könnte „aus dem Ruder laufen“? Wie können wir dem vorbeugen?

Dazu sollte laufend ein Monitoring der Projektfortschritte gemäß dem Grobkonzept durchgeführt werden. Wenn etwas auffällt, was nicht den gemeinsamen Absprachen entspricht, sollte es der Gruppe kommuniziert werden. Wichtig ist hier eine authentische, klare Kommunikation aller AkteurInnen zum ehestmöglichen Zeitpunkt. Andere Instrumente für eine Evaluierung können sein: Fragebögen, Interviews, Analyse von Dokumenten, Gruppenanalyse. Welches Instrument für welches Projekt angewendet wird, ist abhängig von der verfügbaren Zeit und den finanziellen Ressourcen sowie den Wünschen der weiteren Verbreitung des Projektes.

Da es immer wieder vorkommt, dass Öffentlichkeitsarbeit sehr kurzfristig zu geschehen hat (z.B. wenn man von einem/r Redakteur/in einer lokalen Zeitung angesprochen wird, der/die schon am nächsten Tag über das Projekt berichten möchte), ist es günstig, immer eine aktuelle Beschreibung des Projektes zur Hand zu haben. Wenn das Projekt abgeschlossen ist, sollte eine kurze, übersichtliche, leicht verständliche Dokumentation des Projektes, die auch die Evaluierungsergebnisse enthält, erstellt werden.

TIPP

Empfehlenswert ist es, bezüglich der Gestaltung von Projektunterlagen bereits bei Umsetzungsbeginn zu überlegen, ob für das Projekt eine „Corporate Identity“ und ein „Corporate Design“ gebraucht werden. Im Laufe des Projektes, wenn oft sehr kurzfristig schriftliche Unterlagen gebraucht werden, ist es sehr vorteilhaft, auf ein Basis-Layout zurückgreifen zu können.

Schritt 7: Ausblick – Wie geht es weiter?

Projektbezogene Prozesse mit Jugendlichen in der Verkehrsplanung sollten kein Selbstzweck sein, sondern sie erfüllen für die gesellschaftliche Entscheidungsfindung bestimmte Funktionen und sollten, um die gewünschte Wirkung zu erzielen, qualitativ hochwertig durchgeführt werden. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass Kommunikationsprozesse und Bewusstseinsbildung Zeit brauchen, so dass möglicherweise der unmittelbare Nutzen eines Projektes erst zu einem späteren Zeitpunkt sichtbar wird. Um die Nachhaltigkeit eines Jugendprojektes zu gewährleisten, ist es daher wichtig, auch Möglichkeiten einer Fortführung des Prozesses und die Entwicklung von Standards anzudenken.

Folgende Fragen können nach Abschluss eines Projektes gestellt werden:

- Was kann man im Sinne von Nachhaltigkeit noch tun, damit die in dem Projekt eingesetzten Ressourcen weiter genutzt werden können?
- Wie können die Ergebnisse in laufende Prozesse eingebunden und weiter genutzt werden?
- Welche Nachfolgeprojekte können sich aus den Erfahrungen ergeben?



Bereich „Öffentlicher Personennahverkehr“: Umsetzungstipps

JUGENDLICHE: HAUPTKUNDEN DES ÖFFENTLICHEN PERSONENNAHVERKEHRS

Jugendliche sind hochmobil und vorwiegend nicht-motorisiert unterwegs. Sie gehören zu den Hauptkunden des Öffentlichen Verkehrs. Im Gegensatz zu vielen Erwachsenen, die Busse und Bahnen vorwiegend im Berufsverkehr benützen, brauchen Jugendliche Angebote des Öffentlichen Verkehrs auch in ihrer Freizeit und abends, nachts und am Wochenende.



In der Zusammenarbeit mit Jugendlichen, meinen diese immer wieder, dass sie Busse und Bahnen öfter in ihrer Freizeit benützen würden, wenn diese nicht so teuer wären. Tatsächlich steht Jugendlichen für die Bewältigung ihrer Mobilität nur wenig Geld zur Verfügung. Das frei verfügbare Budget von Jugendlichen liegt zwischen 150 und 200 €, wobei unter 15-Jährige mit 30 € deutlich unter diesem Durchschnitt liegen. Für Jugendliche sind attraktive Tarifangebote bei Bussen und Bahnen sehr wichtig. „Elterntaxis“ sind für sie kostengünstiger als eine Fahrkarte.

Die Studie „JUGEND-STIL in die Verkehrsplanung“ hat ergeben, dass Jugendliche weniger über faire Mobilitätschancen verfügen als Erwachsene, da zu wenig ausreichende Möglichkeiten für eine eigenständige Mobilität mit Bussen und Bahnen vorhanden sind. Gerade in den ländlichen Regionen fehlen oft günstige attraktive Angebote für Jugendliche. Schwierig wird es lt. Studie dann, wenn Freizeitmöglichkeiten in anderen Gemeinden aufgesucht werden. Meist gibt es zwar gute Stadtverbindungen, aber attraktive und zeitliche gut abgestimmte Anschlüsse in die umliegenden Gemeinden fehlen oft. Um ihre Mobilität zu erhalten, sind die Jugendlichen dann darauf angewiesen, mit dem Moped bzw. den „FreundInnen- und Elterntaxis“ zu fahren.

Hier haben die Jugendlichen oft keine Möglichkeit, ihre Mobilitätsformen frei zu wählen, die den Umwelt-, Sicherheits- und Unabhängigkeitsaspekt berücksichtigen.

Jugendliche wollen sich in Bus und Bahn wohl fühlen

Obwohl junge Menschen die Öffentlichen Verkehrsmittel grundsätzlich als wichtige umweltfreundliche Fortbewegungsart ansehen und die Förderung dieser Verkehrsmittel aus Klimaschutzgründen unbedingt unterstützen, werden sie bei ihren alltäglichen Fahrten häufig mit überfüllten Zügen und Bussen, mit Lärm und Gedränge, alten Fuhrparks, Wartezeiten durch ihrer Lebensgestaltung nicht angepasste Fahrpläne, umständlichen Fahrtrouten und gestresstem Buspersonal konfrontiert. Sie akzeptieren diese Umstände zwar, sehen aber gleichzeitig Busse und Bahnen als sog. „Übergangsverkehrsmittel“, d.h. dass sie die Zeit ohne eigenes Auto überwinden müssen, bis sie ihre Mobilitätsbedürfnisse endlich mit dem eigenen Auto befriedigen können.

JUGENDGERECHTE VERKEHRSANGEBOTE BRINGEN AUCH KUNDEN VON MORGEN

Fehlende Mobilitätschancen für Jugendliche bedeuten eine Einschränkung ihrer Lebensqualität. Die Schaffung jugendgerechter Angebote erscheint aufwendig, muss es aber nicht immer sein. Oft reichen schon kleine Maßnahmen, um einen wichtigen Schritt in Richtung Stärkung der Mobilitätschancen für alle zu setzen. Dennoch: Kreative Lösungen und spezielles Know-how sind gefragt, um mehr zielgruppenspezifische Angebote zu schaffen. Die Einführung von Discobussen, Sammeltaxis oder speziellen Tarifangeboten (wie z.B. das ÖBB-Sommerticket) sind die richtigen Schritte für eine stärkere Berücksichtigung von Jugendinteressen. Damit können Verkehrsunternehmen das Image des ÖPNV verbessern und Jugendliche als dauerhafte Kunden von morgen gewinnen.



Herbert MINARIK,
ÖBB-Konzernkoordinator
für Nachhaltigkeit:

„Klimafreundliche Mobilität ist die Zukunft. Als der klimafreundlichste Mobilitätsanbieter Österreichs ist sich der ÖBB-Konzern dieser Verantwortung bewusst und schafft Bewusstsein für noch mehr nachhaltige Mobilität. Junge Menschen sind dabei natürlich eine überaus wertvolle Zielgruppe!“

UMSETZUNGSSCHRITTE¹

Gerade im Bereich der „soft policies“ (im Vergleich zu infrastrukturellen Maßnahmen sind das z.B. die Schaffung von speziellen Tarifangeboten, Marketinginstrumenten) oder auch bei Einführung eines bedarfsorientierten Verkehrs wie z.B. Rufbusse, Anrufsammeltaxis besteht für Verkehrsunternehmen die Möglichkeit, jugendorientierte Angebote für die Kunden von morgen zu starten. Durch den bevorstehenden Konzessionswettbewerb im Öffentlichen Verkehr – in dem Linienkonzessionen künftig ausgeschrieben werden und sich die Verkehrsunternehmen mit ihrem Verkehrsangebot vermehrt der Konkurrenz stellen müssen – wird es immer wichtiger, Fahrgäste mit neuen Angeboten zu gewinnen und zu halten. Mehr Kunden bedeuten auch die Möglichkeit, attraktivere Preisangebote zu schaffen und damit wettbewerbsfähig zu bleiben. Für die Verkehrsunternehmen wird damit auch die Zielgruppe der Jugendlichen interessanter, gilt es doch, diese auch als Erwachsene als Fahrgäste von morgen zu halten.

Umgekehrt können Jugendliche durch ihre Alltagserfahrungen wertvolle Beiträge für das Verkehrsunternehmen liefern. Sie wissen z.B. am besten Bescheid darüber, welche Routen und Veranstaltungsorte von Jugendlichen aufgesucht werden und können so bei der Linienplanung und anderen Maßnahmen im Jugendbereich eingebunden werden. Wer ein Projekt mit Jugendlichen umsetzen möchte, sollte gemeinsam mit JugendexpertInnen zusammenarbeiten, da diese über das notwendige pädagogische Know-how verfügen. Im Folgenden sind speziell auf Verkehrsunternehmen und -verbünde abgezielte Umsetzungsschritte beschrieben. Siehe dazu auch: Umsetzungstipps für Verkehrspolitik und -planung.



Schritt 1: Projektstart

Der Start eines Projektes kann unterschiedlich erfolgen: Die Jugendlichen kommen mit entsprechenden Anliegen auf das Verkehrsunternehmen, auf den Verkehrsverbund oder einen anderen Aufgabenträger (z. B. Regionalmanagement) zu. Hier ist eine offene Haltung den Jugendlichen gegenüber besonders wichtig. Die Anliegen der Jugendlichen sollen ernst genommen werden und die Begegnung

mit den Jugendlichen soll wertschätzend sein. Empfehlenswert ist es, mit den Jugendlichen einen professionell moderierten Workshop durchzuführen, wo die Bedürfnisse der Jugendlichen, aber auch die Möglichkeiten der Verkehrsunternehmen klar angesprochen werden können. Im Idealfall kann daraus ein gemeinsames Projekt entstehen. Wenn die Initiative vom Verkehrsunternehmen ausgeht, ist es empfehlenswert, sich an Einrichtungen der außerschulischen Jugendarbeit oder Umweltbildungseinrichtungen zu wenden, die bei der Suche nach Jugendlichen und der Entwicklung eines pädagogischen Konzeptes und der Kommunikation zwischen ExpertInnen und Jugendlichen unterstützen können.

Schritt 2: Erstellung eines Grobkonzeptes

In dieser Grobplanung können z.B. die Gebiete festgelegt werden, wo die Linie verlaufen soll oder das Tarifangebot, das Marketing für die Linie oder andere Ideen entwickelt werden.

Schritt 3: Teambildung

Neben den Jugendlichen und den Verkehrsunternehmen ist es wichtig, auch Veranstalter (z.B. Discobetreiber) bereits am Beginn des Projektes einzubeziehen. Dies ist vor allem auch für die Verbreitung der Informationen und für die Akzeptanz des künftigen Angebotes wichtig (z. B. Aufstellen eines Dispensers mit Fahrplänen, Auflegen von Infomaterial im Lokal, Getränkevergünstigung beim Vorweisen eines ÖV-Fahrscheines).

Schritt 4: Umsetzung der Massnahmen

Die im Grobkonzept festgelegten Schritte werden gemeinsam umgesetzt.

Schritt 5: Öffentlichkeitsarbeit und Evaluierung

Nur wenn die neuen Angebote bei den Jugendlichen bekannt sind, können sie auch genutzt werden. Dabei ist die Einbindung von MultiplikatorInnen, Medienpartnern, Sponsoren, Internetforen und Szenezeitschriften für die Informationsweitergabe besonders wichtig. Die gezielte PR-Arbeit inkl. klassischer Werbemaßnahmen (Inserate, Hörfunkspots in jugendaffinen Radiosendern) ist dabei unerlässlich und kann durch trendige Give-aways oder Gewinnspiele begleitet werden. Berücksichtigen Sie auch, dass es Zeit braucht, bis die Angebote in der Zielgruppe bekannt sind und bis diese auch ausprobiert werden. Die laufende Evaluierung und Begleitung des Projektes kann über Peer Groups, über Fahrgastzahlen und andere Methoden erfolgen.

¹ erstellt mit dankenswerter Unterstützung von Hr. Stephan Thaler, Steirische Verkehrsverbund GmbH.

Bereich „Außerschulische Jugendarbeit und -beteiligung sowie Umweltbildung: Umsetzungstipps

Mobilität: Ein wichtiges Bedürfnis für Jugendliche

Der Begriff „Mobilität“ steht für Entwicklung, und diese ist in einer Zeit, wo Ablöseprozesse stattfinden sehr wichtig. Jugendliche wollen sich ihre Räume möglichst unabhängig und selbstständig aneignen. Solange sie noch keinen Führerschein haben, sind sie dabei vor allem auf Öffentliche Verkehrsmittel, das Fahrrad oder die Füße angewiesen. Wenn zu wenig ausreichende Angebote bestehen, nutzen sie, wenn möglich, „Eltern- und FreundInnentaxis“. Für eine unabhängige und klimafreundliche Mobilität brauchen sie attraktive und günstige Öffentliche Verkehrsmittel sowie eine entsprechende Wertschätzung u.a. jugendgerechte Angebote. Gerade in Randbezirken von Städten und in ländlichen Regionen fehlen diese oft. Viele Jugendliche erweisen sich daher als große Organisationstalente, wenn es darum geht, von einem Ort zum anderen zu gelangen. Sie überbrücken lange Wartezeiten mit viel Geduld und Humor, legen auch sehr weite Strecken mit dem Fahrrad zurück oder bilden Fahrgemeinschaften. Die meisten der Jugendlichen finden sich mit dieser Situation ab, wohl in dem Wissen, bald die Möglichkeit zu haben, mit einem Auto eigenständig unterwegs sein zu können. Damit besteht aber die Gefahr, dass die Umwelt- und Gesundheitsbelastungen weiter steigen.

Durch Beteiligung mehr jugend- und umweltgerechte Angebote schaffen



Die Denkwelten von VerkehrsplanerInnen und Verkehrsträgern einerseits und den Jugendlichen andererseits sind oft sehr unterschiedlich, und Jugendliche werden kaum in die Verkehrsplanung einbezogen.

Die außerschulische Jugendarbeit kann hier durch eine Art „Vermittlerposition“ dazu beitragen, dass sich die Situation verändert und Jugendliche in der Verkehrsplanung nicht nur restriktiv bemerkt werden, sondern wertschätzend in Verkehrsprojekte einbezogen werden. Sie kann als Fürsprecher für die

Anliegen Jugendlicher und als Ansprechpartner für Fragen der Jugendmobilität auftreten und VerkehrsplanerInnen darin unterstützen, jugendgerechte Methoden zu entwickeln. Jugendbeteiligung verbessert nicht nur die Qualität und die Identifikation mit den Projektergebnissen, sondern auch den Kommunikationsprozess zwischen den Generationen.



Mag. Wolfgang SCHICK,
Amt der Salzburger
Landesregierung,
Akzente Salzburg:

„Bei Jugendprojekten – gerade im Partizipationsbereich – ist es besonders wichtig, die Ideen und Vorschläge der Jugendlichen auch wirklich ernst zu nehmen und genau auf ihre Bedürfnisse zu hören. Partizipationsprojekte scheitern dann oft, wenn über die Köpfe der Jugendlichen ‚gut gemeinte‘ Entscheidungen getroffen werden. Im Bereich der Jugendmobilität sind wir zum Beispiel bei der Salzburger Nachtbusinitiative auf Anregungen hinsichtlich Fahrplan, Haltestellen, Ausstattung der Busse – z.B. mit alkoholfreien Getränken – oder Preisvorstellungen eingegangen und konnten Mädchen und Burschen motivieren, Öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen, um so sicherer nach dem Fortgehen nach Hause zu kommen.“

Umweltbildung als Vorstufe zur Jugendbeteiligung

Nicht alle Jugendlichen verfügen über ausreichende Umweltinformationen und über ein Problembewusstsein. Eine entsprechende mit jugendgerechten Methoden vermittelte Informationsaufbereitung ist eine Grundvoraussetzung für einen erfolgreichen Jugendbeteiligungsprozess. Anregende Umweltbildungsmethoden zur klimafreundlichen Mobilität finden Sie in der vom Klimabündnis Österreich im Auftrag des Lebensministeriums ausgearbeiteten Materialsammlung mit Spielanregungen.

Und nun? Schritt für Schritt zur Umsetzung

Wichtige Meilensteine für eine Projektplanung sind im Bereich Jugendarbeit nur in Kürze dargestellt, im Detail beschriebene Module finden Sie bei Umsetzungstipps für Verkehrspolitik und -planung.

UMSETZUNGSSCHRITTE

Schritt 1: Projektstart



Martina EISENDLE,
Leiterin invo –
service für kinder- und
jugendbeteiligung:

„Mobilität, Umwelt und Klimaschutz, das sind „Top-Themen“, die immer wieder von Kindern und Jugendlichen in partizipativen Prozessen formuliert und konkret bearbeitet werden. Denn diese Themen haben mit ihrer direkten Lebenswelt zu tun. Die außerschulische Jugendarbeit und viele Vorarlberger Gemeinden sind hier auf einem guten Weg, Mitbestimmungsbarrieren abzubauen und Projekte zu ermöglichen.“

Projektideen können sowohl von JugendleiterInnen in die Gruppe eingebracht werden, oder aber auch von den Jugendlichen selbst an die JugendleiterInnen herangetragen werden.

Im Vorfeld einer Projektplanung ist ausreichende Information sehr wichtig, denn nur Jugendliche, die sich auskennen, können sich auch entsprechend gleichwertig beteiligen. Ein jugendgerechtes und cooles Marketing und Methoden sowie der Faktor „Fun“ sind hier von besonderer Bedeutung, weil das informelle Lernen anhand von konkreten Veranstaltungen und Aktionen stärker im Vordergrund stehe.

Vorab sollte geklärt werden, ob es sich bei dem Projekt um ein Bildungs- oder Beteiligungsprojekt handelt. Für beide pädagogischen Zugänge ist es empfehlenswert – je nachdem, welche Kompetenzen benötigt werden – Mobilitäts- und Verkehrsfachleute oder Umweltfachleute einzubeziehen.

Information spielt auch dann eine wichtige Rolle, wenn es darum geht, EntscheidungsträgerInnen, SponsorInnen und andere wichtige AkteurInnen in den Regionen vom Nutzen des geplanten Jugendprojektes zu überzeugen. Eindrucksvoll sind dabei erfahrungsgemäß Erfolgsgeschichten von bereits durchgeführten Aktionen, Nutzenargumente, Kosten-Nutzen-Rechnungen oder aber prominente UnterstützerInnen.

Schritt 2: Erstellung eines Grobkonzeptes

Eine gute Planung im Vorfeld eines Projektes erspart eine Reihe von Unannehmlichkeiten und Diskussionen während des Projektverlaufs. Es sollte mindestens folgende Punkte beinhalten und kann von den InitiatorInnen

nen (mit Unterstützung von BeraterInnen) erstellt werden: Teambildung/Rahmenbedingungen/Einflussmöglichkeiten der Jugendlichen und der Verkehrsplanung bzw. Gemeinde/Ziele/Maßnahmenplan/Meilensteine/Zeitplan/Kosten und Finanzierung/Evaluierung/Reflexion/Öffentlichkeitsarbeit/ Dokumentation.

Schritt 3: Teambildung

Neben dem pädagogischen Aspekt in der Arbeit mit den Jugendlichen ist gerade im Bereich „Verkehr & Mobilität“ die fachliche Expertise besonders von Bedeutung. Es wird daher empfohlen, bereits bei Projektstart der Jugendarbeit aufgeschlossene VerkehrsexpertInnen (z.B. VertreterInnen des Verkehrsausschusses und Verkehrsunternehmen, Fachbeamte, VerkehrsplanerInnen) einzubeziehen. Im Team sollten die Verantwortlichkeiten, die Möglichkeiten und Grenzen der Aktion und die realistische Umsetzbarkeit des Projektes geklärt werden.

Schritt 4: Umsetzung der Maßnahmen



Die Umsetzung der Maßnahmen sollte – wenn möglich – gemäß dem Zeitplan und schrittweise erfolgen. Die bei der Teambildung beschlossenen Verbindlichkeiten sollten eingehalten und durch ein laufendes Projektmonitoring begleitet werden.

Schritt 5: Evaluierung/Reflexion/Öffentlichkeitsarbeit/Dokumentation

Wenn daran gedacht wird, das Projekt weiterzuführen oder auf andere Gemeinden zu übertragen, dann ist eine laufende Evaluierung bzw. eine Vorher-Nachher Analyse angebracht. Die Öffentlichkeit sollte laufend über den Prozess informiert werden. Nach Abschluss des Projektes wird von den Fördermittelgebern oft ein Bericht erwartet.

Schritt 5: Ausblick – Wie geht es weiter?

Eine abschließende fachübergreifende Reflexion über eine mögliche weitere Nutzung des Projektes, über Erfahrungsaustausch, Einbindung der Ergebnisse in laufende Prozesse bzw. die Entwicklung von Standards usw. kann die Nachhaltigkeit eines Projektes begleiten.

Projektbeispiele

Die Umsetzung von Projektbeispielen hat im Rahmen der Klimaschutzinitiative **klima:aktiv mobil** des Lebensministeriums einen hohen Stellenwert.

Insbesondere im Verkehrsbereich – einem der größten Verursacher von Treibhausgasen – bedarf es zur erfolgreichen Bekämpfung des Klimawandels konkreter Erfolgsprojekte zur Verkehrsverlagerung sowohl auf infrastruktureller technischer Ebene als auch auf bewusstseinsbildender Ebene.

VIELE WEGE – EIN ZIEL

Die Möglichkeiten, auch im Jugendbereich derartige Maßnahmen umzusetzen, sind – wie die Praxisbeispiele aufzeigen – vielfältig. Nicht immer liegen sie jedoch auf der Hand. Ideen sind gefragt!

Die Zusammenarbeit zwischen außerschulischen Jugendorganisationen und der Verkehrsplanung steckt vielleicht noch in den Kinderschuhen. Dennoch gibt es immer mehr hervorragende Projekte, die zur Nachahmung empfohlen werden.

In einigen Bundesländern gibt es bereits qualitativ hochwertige Jugendbeteiligungskulturen. Andere hinken in der Kultur noch etwas nach, und die interdisziplinäre Zusammenarbeit zwischen Verkehrsplanung und Jugendlichen ist hier noch Neuland. Dennoch: Projektbeispiele haben wir überall gefunden. Lassen sie sich von den ersten Umsetzungsprojekten auf den folgenden Seiten inspirieren. Wir möchten Sie mit diesem Leitfaden dazu anregen, in

Zukunft Jugendinteressen und Jugendliche selbst in die Gestaltung von klimafreundlichen Verkehrsmaßnahmen einzubinden. Sie werden sehen: Die Freude am Gestalten eines klimafreundlichen Verkehrssystems kann Generationen verbinden.

Im Folgenden finden Sie auch Beispiele für Aktionen, die von Jugendlichen initiiert wurden. Diese Beispiele zeigen auf, dass den Jugendlichen ihre Zukunft nicht egal ist und sie sich sehr engagiert für eine klimafreundliche Mobilität einsetzen. Natürlich sind nicht alle Jugendlichen gleich motiviert, aber: Durch die richtige Ansprache und die entsprechende Wertschätzung seitens der Gesellschaft kann vieles erreicht werden, damit sich in Zukunft noch mehr junge Menschen für einen klimafreundlichen Verkehr einsetzen.



Dr. Veronika HOLZER,
Lebensministerium:

„Lassen Sie sich inspirieren und beteiligen Sie Jugendliche an Ihren Vorhaben! Wir wünschen uns, dass möglichst viele Mobilitätsprojekte mit und von Jugendlichen umgesetzt und so wichtige Impulse für klimafreundlichen Verkehr gesetzt werden.“



UMWELTBILDUNG

JUGENDWORKSHOPS „JUGEND MOBIL“

Wien

1150 Wien

Telefon: 01 / 5815881-21

petra.muerth@klimabuendnis.at

Ansprechperson: Mag.^a Petra Muerth

Klimabündnis Österreich im Auftrag
des BMLFUW, Abt. V/5



Foto: Klimabündnis Österreich

Jugendworkshops „Jugend Mobil – im Klimaschutzstil“

AUSGANGSLAGE

Klimawandel und Klimaschutz sind allseits bekannte und viel verwendete Termini. Was jedoch gerade bei der Zielgruppe Jugendliche nur ansatzweise vorhanden ist: Wissen über den Konnex zwischen Mobilität und Klimaschutz inklusive der entsprechenden Hintergründe.

ZIELE

Bewusstseinsbildung und Initiierung von Mobilitätsprojekten bis hin zu Partizipation von Jugendlichen. Projekte zu entwickeln, welche ihre persönliche Mobilitätsumgebung aufwerten und klimafreundliche Fortbewegung attraktiv und lebenswert machen.

HIGHLIGHTS/MODULE

In einem 2-stündigen Workshop erarbeiten Jugendliche gemeinsam mit VertreterInnen des Klimabündnisses die Zusammenhänge zwischen Klimaschutz und Mobilität. Mithilfe anschaulicher Tools und der Nutzung unterschiedlicher Medien wird das eigene Mobilitätsverhalten analysiert und hinterfragt. Neben einer Erklärung des Treibhauseffekts in Form eines Filmcartoons werden verschiedene Verkehrsmittel hinsichtlich ihrer CO₂-Bilanz verglichen. Anhand der eigenen Wege und den dafür genutzten Transportmittel wird das Mobilitätsverhalten der Gruppe analysiert und diskutiert. Der Vergleich des Flächenverbrauches unterschiedlicher Verkehrsmittel ist ein weiteres Thema im Workshop. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, in Folgeworkshops eigene Mobilitätsprojekte zu erarbeiten. Dabei stehen Wünsche, Vorschläge und Anregungen der Jugendlichen ihre Mobilitätsumgebung betreffend im Mittelpunkt. Somit ist die Kreativität der Jugendlichen gefragt,

um innovative Ideen für Projekte zu entwickeln, welche ihre persönliche Mobilitätsumgebung aufwerten und klimafreundliche Fortbewegung attraktiv und lebenswert machen.

ERGEBNISSE

Selbständig mobil zu sein ist ein Grundbedürfnis der Jugendlichen. Mithilfe der Workshops soll das Bewusstsein dafür entwickelt werden, welche entscheidende Rolle das eigene Mobilitätsverhalten im Hinblick auf den Klimaschutz spielt. Die anschaulichen Module sind dabei so ausgerichtet, dass dieser Zusammenhang greifbar wird.

BETEILIGTE

Klimabündnis Österreich, Lebensministerium

KONTAKTPERSON

Petra Muerth



Mag.^a Petra MUERTH,
Klimabündnis Österreich:

„Unsere Jugend bildet die Gesellschaft der Zukunft. Bewusstseinsbildung im Klimaschutz ist die Basis, um „junge“ Ideen und kreatives Potenzial in diesem Bereich zu fördern und gemeinsam ein lebenswertes, klimafreundliches Morgen einzuleiten.“



UMWELTBILDUNG/BETEILIGUNG

ALPINE AWARENESS

Wien
1010 Wien
Telefon: 01 / 51522-1210
veronika.holzer@lebensministerium.at
Ansprechperson: Dr. Veronika Holzer
BMLFUW, Abt. V/5

Foto: Umwelt-Bildungs-Zentrum Steiermark

Alpine Awareness, Schwerpunkt Jugend

AUSGANGSLAGE

Das EU-Projekt (INTERREG IIIB) „Alpine Awareness“ mit 12 PartnerInnen aus Österreich, Deutschland, Italien, Frankreich zielte auf die Bereitstellung und Verteilung von Informationen über nachhaltige Entwicklung in den Verkehrs- und Tourismussektoren im Alpenraum ab. Ein Schwerpunkt dieses Projektes waren Partizipation und Peer Education von Kindern und Jugendlichen.

ZIELE

Berücksichtigung der Zielgruppe „Kinder und Jugendliche“ zur Förderung sanfter Mobilität in Tourismusregionen durch Umsetzung partizipativer Projekte in den Partnerregionen.

HIGHLIGHTS, MODULE

Jugendprojekt in der Gemeinde Werfenweng (Ö):

Bildung einer neuen Form einer „sanft-mobilen Partnerschaft“ zwischen der Landjugend Werfenweng und einer Fahrschule. Es wurde ein sog. „SAMO-DAY“ von der Landjugend organisiert, mit einer Reihe von Fachvorträgen zum Thema sanfte Mobilität.

Jugendprojekt in der Region Schwarzwald (D):

Jugendliche wurden in Form einer Fokusgruppe in eine Befragung einbezogen. Entwicklung einer speziellen Landkarte für Jugendliche mit Möglichkeiten 80 Sehenswürdigkeiten ohne eigenes Auto zu erreichen.

Jugendprojekte in Südtirol (I):

Organisation eines Mobilitätsbegleitertrainings für junge Menschen in Zusammenarbeit mit dem lokalen öffentlichen Unternehmen. Die Aufgaben der Mobili-

tätsbegleiterInnen waren Kontrolle der Disziplin im Bus und Vorschläge für den besten Weg, das Öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen zu übermitteln wie z.B. Informationen zu Fahrplänen und Fahrkarten.

Jugendprojekte in Belluno (I):

Das ÖV-Unternehmen Dolomitibus führte einen Zeichenwettbewerb für junge Menschen durch mit dem Ziel, auf klimafreundliches Mobilitätsverhalten in den Alpen aufmerksam zu machen. Ein Bus des Verkehrsunternehmens wurde im Anschluss daran mit dem Siegerbild dekoriert.

Weitere Aktivitäten waren ein SchülerInnenaustausch in Valle d'Aosta, Aktivitäten im Rahmen der sanften Mobilität in den Sommerschulen der Region Friuli, Giulia Venezia sowie eine Studie über die besten Beispiele für nachhaltigen Verkehr in den Alpen.

ERGEBNISSE

Es gab eine breite, vielfältige und kreative Umsetzung von Jugendprojekten in unterschiedlichen alpinen Regionen mit partizipatorischem Ansatz.

BETEILIGTE

Provincia di Belluno, Dolomit Bus S.P.A., Ökoinstitut Südtirol/Alto Adige, Regione Autonoma FVG, Regione Autonoma Valle d'Aosta, Rhonealpen-Environnements, TU München, Ökoinstitut Freiburg, Gemeinde Werfenweng, Gemeinde Neukirchen/Großvenediger BMLFUW, Umwelt-Bildungs-Zentrum Steiermark

KONTAKTPERSON:

Dr. Veronika Holzer

BETEILIGUNG

FRÜHLINGSERWACHEN

Vorarlberg
6850 Dornbirn
Telefon: 05522 / 34857131
jasmin.dreher@kath-kirche-vorarlberg.at
Ansprechperson: Jasmin Dreher, BA
Katholische Jugend Vorarlberg



Foto: Kath. Jugend und Jungschar Vorarlberg

Frühlingserwachen – Wir machen dein Fahrrad fit für den Frühling

AUSGANGSLAGE

In Vorarlberg erweist sich das Fahrradfahren im Winter als sehr schwierig. Ab dem Frühling ist das Fahrrad jedoch ein wichtiges Verkehrsmittel. Vor dem ersten Schwung in den Sattel muss das Fahrrad aber meistens erst wieder richtig flott gemacht werden.

ZIELE

Ein Fahrrad, das nicht „fit“ ist, soll kein Grund dafür sein, es nicht zu benutzen. Die Aktion zielt darauf ab, möglichst viele Menschen dabei zu unterstützen, klimafreundlich mit dem Fahrrad in den Frühling zu starten.

HIGHLIGHTS, MODULE

Im Rahmen der Kampagne „Auto-Fasten“ und der internationalen Aktion „Klima fair bessern“ wurde „klimafreundliche Mobilität“ in den Gruppenstunden der katholischen Jugend und der Jungschar thematisiert. Daraus entstand in der Katholischen Jugend die Idee zu Frühlingsbeginn eine Fahrrad-Reparatur-Aktion zu starten. Zunächst wurden die Ortsvereine von der Katholischen Jugend und Jungschar Vorarlberg mit Werbematerialien zur Aktion versorgt, die gleichzeitig auf die internationale Klimakampagne „Klima fair bessern“ aufmerksam machten. Für die Unterstützung der Aktion wurde v. a. unter Fahrradhändlern nach Kooperationspartnern gesucht. Am 21. März 2009 wurde schließlich in sieben Vorarlberger Pfarren die Aktion „Frühlingserwachen – Wir machen Dein Fahrrad fit für den Frühling“ umgesetzt. Die Gemeindeglieder in Feldkirch Gisingen, Rankweil, Nenzing, Lustenau Rheindorf, Dornbirn Hatlerdorf, Egg und Dornbirn Rohrbach hatten die Möglichkeit, ihre Fahr-

räder in die Pfarre zu bringen und „frühlingsfit“ machen zu lassen. Zahlreiche Jugendliche machten sich an den Frühjahrsputz und polierten und reparierten in den Pfarren die angelieferten Fahrräder. In zwei Pfarren wurde die Aktion durch eine Fahrradweihe abgerundet. Die Jugendlichen konnten sich entscheiden, welchem sozialen Projekt oder auch Klimaprojekt die eingenommenen Spenden zugute kommen sollten.

ERGEBNISSE

Durch die Integration des Themas „klimafreundliche Mobilität“ in die Gruppenstunden konnte bei den jungen Menschen ein Bewusstsein für die Notwendigkeit einer umweltfreundlichen Fortbewegung entwickelt werden, aus dem sich die Aktion mit den Erwachsenen ergab. Insgesamt wurden in Vorarlberg 350 Fahrräder fit für den Frühling gemacht. Als Besonderheit der Aktion zählt, dass damit junge Menschen auf mobile Alternativen hinweisen und BürgerInnen dazu motiviert werden konnten, nach dem Winter frühzeitig wieder das Fahrrad zur Fortbewegung zu nutzen. Denn ein geputztes und repariertes Fahrrad macht mehr Freude darauf, wieder in die Pedale zu treten.

BETEILIGTE

Katholische Jugend und Jungschar Vorarlberg, Pfarren der Gemeinden Feldkirch Gisingen, Rankweil, Nenzing, Lustenau Rheindorf, Dornbirn Hatlerdorf, Egg und Dornbirn Rohrbach, Fahrradhändler

KONTAKTPERSON

Jasmin Dreher



BETEILIGUNG

MITREDEN BEIM VERKEHR DER ZUKUNFT

Wien
1050 Wien
Telefon: 01 / 5440707-74
weninger@rosinak.at
Ansprechperson: DI Andrea Weninger
Rosinak & Partner ZT GmbH

Foto: Rosinak & Partner ZT GmbH

Mitreden beim Verkehr der Zukunft

AUSGANGSLAGE

Jeder landesweiten Verkehrsplanung liegt ein Landesverkehrskonzept zugrunde, an dessen Entwicklung Land, VerkehrsplanerInnen und Verkehrsverbünde beteiligt sind. In Vorarlberg war aufgrund der dynamischen Raum- und Verkehrsentwicklung im Rheintal und Walgau sowie der geänderten umweltpolitischen Zielsetzungen die Überarbeitung des Vorarlberger Landesverkehrskonzepts notwendig.

ZIELE

Erarbeitung einer verkehrspolitischen Leitlinie durch ein breites Beteiligungsverfahren, u.a. mit Beteiligung von Jugendlichen.

HIGHLIGHTS, MODULE

Während der Erarbeitung des Vorarlberger Landesverkehrskonzeptes 2006 entstand in einer Arbeitsgruppe die Idee, Vorarlberger Jugendliche einzubinden. Die Projektleitung, Christian Rankl vom Amt der Vorarlberger Landesregierung und der damalige Landesrat Manfred Rein griffen die Idee rasch und spontan auf und überlegten gemeinsam mit Ziviltechnikerbüros, in welcher Form eine Einbindung von Jugendlichen am besten stattfinden könne. Die Entscheidung fiel auf eine Open-Space-Veranstaltung, eine sehr offene Form der Beteiligung. Die Veranstaltung wurde postalisch und mit Plakaten bei den Jugendstellen des Landes, Jugendvereinen, Jugendclubs etc. sowie in den Landbussen angekündigt und beworben. Die Jugendlichen, die sich für eine

Teilnahme an der Veranstaltung meldeten, erarbeiteten in vier Arbeitsgruppen ihre Vorschläge, Ideen und Forderungen zu folgenden Themen: Abwehr der Lkw-Lawine, Verbesserungen im Öffentlichen Verkehr, Preisgestaltung des Öffentlichen Verkehrs.

Die Ergebnisse wurden anschließend im Plenum in der Schule Hard präsentiert und diskutiert. Abschließend wurden die wichtigsten Forderungen zusammengefasst und vor dem Lenkungsausschuss präsentiert.

ERGEBNISSE

Die Arbeiten der Jugendlichen an den Themen waren qualitativ hochwertig, was sich in sehr realistischen Gedanken und Vorstellungen zum Verkehr der Zukunft in Vorarlberg zeigte. Die Zusammenarbeit von Land und Jugend stärkte das gegenseitige Verständnis, einerseits für Bemühungen vom Land, andererseits für Mobilitätsprobleme der Jugendlichen. Zahlreiche Forderungen der Jugendlichen wurden in das Verkehrskonzept aufgenommen sowie die Gründe für unbeachtete Vorschläge entsprechend kommuniziert.

BETEILIGTE

Amt der Vorarlberger Landesregierung, Plansinn GmbH, Rosinak & Partner ZT GmbH

KONTAKTPERSON

DI Andrea Weninger

BETEILIGUNG

UNTERSCHRIFTENAKTION FAHRPREISERMÄSSIGUNG

Wien
1010 Wien
Telefon: 01 / 5121621-45
redl@kath-jugend.at
Ansprechperson: Mag.^a Gudrun Redl
Jugend-Umwelt-Netzwerk



Foto: Rubra

Unterschriftenaktion: ÖV-Fahrpreis-Ermäßigung für 15-20-Jährige

AUSGANGSLAGE

Jugendliche meinen, dass sie den Öffentlichen Verkehr noch häufiger nutzen würden, wenn die Fahrpreise günstiger und dem jugendlichen Budget angepasst wären. Die teils komplizierten Ticketregelungen bei Bussen und Bahnen sind oft nicht jugendgerecht. Hinzu kommt die zeitintensive Herausforderung, sich durch den mitunter sehr variantenreichen Tarifdschungel zu kämpfen.

kannt, dass ab 1. 09. 2009 die Einführung einer Halbpri-
ermäßigung für Jugendliche zwischen 15 und 20 Jahren
im Liniennetz des Verkehrsverbundes Oberösterreich
geplant sei. Damit setzte Lydia stellvertretend für viele
oberösterreichische Jugendliche ein deutliches Signal:
Gerade 14-17-Jährige, die noch nicht im Besitz eines
Führerscheins sind, stellen potentielle Dauerfahrgäste
für den Öffentlichen Verkehr dar. Um sie als zufriedene
Fahrgäste auch in Zukunft zu halten, ist eine finanziell
attraktive Ticketgestaltung notwendig.

ZIELE

Unterschriftensammlung von betroffenen Jugend-
lichen und deren Eltern für die Einführung einer
Verkehrsverbund-Jahreskarte für Jugendliche zwi-
schen 16 und 26 Jahren nach dem Vorbild des Ver-
kehrsverbundes Vorarlberg.

BETEILIGTE

Lydia Etzlstorfer, Jugend-Umwelt-Netzwerk, CEHAPE,
Jugendliche, Eltern, BAV (Bezirksabfallverband Frei-
stadt), Akademie für Umwelt und Natur Linz, Klima-
bündnisstelle Linz

HIGHLIGHTS, MODULE

Lydia startete eine Unterschriftenaktion für die Ein-
führung einer Verkehrsverbund-Jahreskarte für
Jugendliche zwischen 16 und 26 Jahren. Sie wand-
te sich direkt an die betroffenen Altersgruppen und
erhielt unterstützend zusätzlich die Unterschriften
der Eltern der Betroffenen. Diese Unterschriftenli-
ste wurde einem Landesvertreter des Landes Ober-
österreich überreicht mit dem Ziel, offiziell auf den
Umstand aufmerksam zu machen und eine entspre-
chende Änderung zu erreichen.

KONTAKTPERSON:

Mag.^a Gudrun Redl



Lydia ETZLSTORFER,
CEHAPE-Coach:

„Immer nur ‚Sudern‘, aber nichts für bessere Zustän-
de tun, ist einfach – muss aber nicht sein: Ich glaube
die Unterschriftenaktion hat wieder einmal gut gezeigt,
dass auch „die kleinen“ Veränderungen etwas bewirken
können, sofern Jugendliche sich nur dazu aufrufen und
zusammenschließen!“

ERGEBNISSE

Das Echo der Unterschriftenaktion war groß. Über 600
Unterschriften von betroffenen Jugendlichen und deren
Eltern wurden gesammelt und einem Landesvertreter
des Landes Oberösterreich überreicht. Dieser gab be-



BETEILIGUNG

„KLIMASCHUTZVERFÜGUNGEN“

Wien
1010 Wien
Telefon: 01 / 5121621-45
redl@kath-jugend.at
Ansprechperson: Mag. ^a Gudrun Redl
Jugend-Umwelt-Netzwerk

Foto: Sophia Beck-Mannagetta

Aktion „Klimaschutzverfügungen“

AUSGANGSLAGE

Der 31. August 2008 stand in der Salzburger Gemeinde Obertrum ganz im Zeichen des so betitelten motorenfreien Marktfestes – sollte man meinen. Denn viele BürgerInnen nahmen den „Motorfreien Familientag Obertrum“ nicht allzu wörtlich und reisten mit dem eigenen Pkw an.

ZIELE

Motivation der BürgerInnen, vom Auto auf Öffentliche Verkehrsmittel, die eigenen Füße oder das Fahrrad umzusteigen.

HIGHLIGHTS, MODULE

Die 19-Jährige Sophia nahm den „Motorfreien Familientag Obertrum“ zum Anlass, um die motorisiert angereisten Personen humorvoll darauf aufmerk-

sam zu machen, dass der Autoverkehr wesentlich zu den stattfindenden Klimaveränderungen beiträgt. Aus diesem Grund wurden auf möglichst vielen parkenden Autos an Strafzetteln angelehnte „Klimaschutzverfügungen“ angebracht. Diese wiesen die Pkw-Besitzer darauf hin, dass jeder mit dem Auto zurückgelegte Kilometer durchschnittlich 160g CO₂ verursacht. Dadurch wurden den BesucherInnen des „Motorfreien Familientags Obertrum“ die Auswirkungen ihres Mobilitätsverhaltens ins Bewusstsein gerufen. Zusätzlich machte Sophia mit den „Klimaschutzverfügungen“ darauf aufmerksam, dass das Auto oft unnötigerweise nur aus Bequemlichkeit verwendet werde und gab entsprechende Tipps, wie Autonutzung reduziert bzw. vermieden werden kann.

ERGEBNISSE

Mit dieser Aktion ist es gelungen an das Gewissen der BürgerInnen zu appellieren, am „motorenfreien“ Tag als Vorbild aufzutreten und die Bedeutung der Veranstaltung durch klimafreundliches Anreisen zu unterstreichen. Die „Klimaschutzverfügungen“ präsentieren Fakten zur Pkw-Nutzung, die vielfach nicht bekannt sind. Dadurch wurden die BürgerInnen dazu angeregt, das eigene Mobilitätsverhalten zu hinterfragen und aufgerufen, es in Richtung CO₂-sparendes Verhalten zu ändern.

BETEILIGTE

Sophia Beck-Mannagetta, Jugend-Umwelt-Netzwerk, CEHAPE, Greenpeace, Erik Schnaitl (Verein fairkehr)

KONTAKTPERSON

Mag.^a Gudrun Redl



Sophia BECK-MANAGETTA,
CEHAPE-Coach:

„Ich hoffe, dass ich mit meinem Projekt im Rahmen der CEHAPE-Coach Ausbildung zumindest einigen Leuten zu denken gegeben habe. Mir haben die Cehape-Seminare alle sehr gut gefallen, sie waren interessant und spannend, einfach so, dass ich mich immer schon lang vorher drauf gefreut hab.“

BETEILIGUNG

SPRITSPAR-SIMULATOR

Oberösterreich

4021 Linz

Telefon: 050 / 6902-1262

magdalena.meindl@lj-ooe.at

Ansprechperson: Magdalena Meindl

Geschäftsführung Landjugend
Oberösterreich



Foto: Landjugend Oberösterreich

Spritspar-Simulator

AUSGANGSLAGE

Bei Jugendlichen, besonders bei jungen Männern, sind Computerspiele eine beliebte Freizeitbeschäftigung. Zum Thema Mobilität wurde im Rahmen eines EU-Projektes das PC-Spiel „Eco-Driving“ entwickelt, welches das Training einer Sprit sparenden Fahrweise unterstützt. Die Landjugend Oberösterreich hatte die Idee, dieses Spiel zum Ausprobieren bei der Welser Mobilitätsmesse anzubieten. In diesem Zusammenhang entstand der Vorschlag, rund um das bestehende Spiel einen Spritspar-Simulator zu basteln.

ZIELE

Bei Jugendlichen Interesse, Spaß und Enthusiasmus fürs Sprit sparen in Form eines Computerspiels in einer möglichst realitätsnahen Umgebung wecken.

HIGHLIGHTS, MODULE

Das bestehende PC-Spiel „Eco-Driving“, das im Rahmen eines EU-Projektes entwickelt wurde, um Sprit sparende Fahrweise zu trainieren, diente der Landjugend als Grundlage für den Bau eines Spritspar-Simulators. Um die Situation des Lenkers möglichst realitätsnah nachzustellen, wurde nach einem Auto gesucht, dessen Innenleben so modifiziert werden konnte, dass das PC-Spiel integriert werden konnte. Der lokale Schrottplatz kam den Jugendlichen entgegen und stellte zu diesem Zweck ein schrott-reifes Auto zur Verfügung. In die Karosserie eines ro-

ten Lancia bauten die Jugendlichen eine Steuerung für PC-Spiele ein. Das Trainingsprogramm „Eco-Driving“ wurde über einen Laptop abgespielt und mittels eines Beamers auf die Wand vor dem Auto projiziert. Im Auto sitzend war es BesucherInnen der Mobilitätsmesse nun möglich, durch Betätigen von Lenkrad und Schaltung durch einen Stadt- und Freilandparkours zu steuern und dabei den optimalen Spritverbrauch zu erreichen. In einem Zeitfenster von 5 Minuten galt es, die vorgegebene Strecke möglichst Sprit sparend zu bewältigen.

ERGEBNISSE

Der „Spritsparrally“ der Landjugend Oberösterreich galt speziell unter Jugendlichen als eines der Highlights der Messe. Der täglich ermittelte „Spritspar-Meister“ bedeutete einen zusätzlichen Ansporn, bei der Simulation möglichst gut abzuschneiden. Über die Attraktivität von PC-Spielen unter Jugendlichen ist ein spielerischer Zugang zu Sprit sparender Fahrweise gelungen, wobei gleichzeitig eine Bewusstseinsbildung erfolgte, die dazu führt, dass Jugendliche auch in der Verkehrsrealität Sprit sparend unterwegs sind.

BETEILIGTE

Landjugend Oberösterreich

KONTAKTPERSON

Magdalena Meindl



UMWELTBILDUNG

INTERREGIONALE MOBILITÄT

Niederösterreich
3910 Zwettl
Telefon: 02822 / 9025-20218
helene.mader@rm-waldviertel.at
Ansprechperson: Helene Maria Mader
Regionalmanagement NÖ Waldviertel

Foto: Projektverein Waldviertel

Interregionale Mobilität – Grenzenlos mobil in der Region Waldviertel – Südböhmen

AUSGANGSLAGE

Seit 2008 gehört Tschechien wie Österreich zum Schengenraum. Durch das Einstellen der Grenzkontrollen ist der Besuch des Nachbarlandes wesentlich einfacher geworden. Was dazu noch immer fehlt, ist ein grenzüberschreitendes Öffentliches Verkehrsangebot zwischen dem Waldviertel und Südböhmen.

ZIELE

Bewusstseinsbildung bei Jugendlichen zum Thema Mobilität und Klimaschutz, Verbesserung der Mobilität der Jugendlichen in der Grenzregion Waldviertel-Südböhmen durch Förderung des klimagerechten Personenverkehrs.

HIGHLIGHTS, MODULE

Im Rahmen des EU-Projektes „Interregionale Mobilität“ wurde ein Jugendworkshop mit Jugendlichen sowohl aus Österreich als auch aus dem benachbarten Tschechien durchgeführt, bei dem zunächst die gegenwärtige Verkehrssituation sowie Mobilitätsmöglichkeiten in der Region beleuchtet wurden. Zusätzlich wurde das Mobilitätsverhalten der Jugendlichen in der Region analysiert. Basierend auf den erhaltenen Daten wurden Barrieren der grenzüberschreitenden Mobilität eruiert und weitere Problemstellungen formuliert. Anschließend erarbeiten die Jugendlichen gemeinsam mit Klimaschutz- und VerkehrsexpertInnen mögliche Maßnahmen, um die Problemfelder zu beseitigen. Gemeinsam wurden Verbesserungsvorschläge für eine klimafreundliche

Gestaltung der Verkehrssituation im Grenzgebiet erarbeitet und in Projekten umgesetzt. Bei dem Workshop wurde Wert darauf gelegt, dass tschechische und österreichische Jugendliche gemeinsam Ideen und Konzepte für Mobilitätsangebote entwerfen, die an ihre jeweiligen Bedürfnisse angepasst sind.

ERGEBNISSE

Durch die Bewusstseinsbildung wurden die Jugendlichen im Hinblick auf klimafreundliche Mobilität sensibilisiert. Dieses Wissen soll in der Folge in die Planung und Erarbeitung eines an die Zielgruppe adaptierten Öffentlichen Verkehrsangebotes einfließen.

BETEILIGTE

Jugendliche aus dem Grenzgebiet Waldviertel-Südböhmen

KONTAKTPERSON

Helene Maria Mader



EUROPEAN TERRITORIAL CO-OPERATION
AUSTRIA-CZECH REPUBLIC 2007-2013
L'union fait la force. Společně budujeme Evropu.



EUROPEAN UNION
European Regional
Development Fund

BETEILIGUNG

MOONLIGHT EXPRESS

Salzburg
5400 Hallein
Telefon: 06245 / 70060
r.schramayr@akzente.net
Ansprechperson: Mag. Rainer Schramayr
Akzente Tennengau



Foto: Akzente Salzburg

Moonlight Express: "Sicher durch die Nacht"

AUSGANGSLAGE

Gerade in kleineren Gemeinden des Landes Salzburg sind die Ausgehmöglichkeiten von Jugendlichen beschränkt, weil ein entsprechendes, zielgruppenadäquates Angebot fehlt. Attraktive Infrastruktur, um das Nachtleben zu genießen, ist in der Stadt Salzburg oder in größeren Gemeinden konzentriert. Die Erreichbarkeit der In-Lokale und die Möglichkeit, nachts ohne Auto wieder nach Hause zu kommen, ist sehr beschränkt.

ZIELE

Sichere Mobilität der Jugendlichen in der Nacht

HIGHLIGHTS, MODULE

Um Brennpunkte herauszufiltern, was beliebte Ziele für die Abend- und Wochenendgestaltung von Jugendlichen betrifft und ein entsprechendes Öffentliches Verkehrsangebot zu diesen Brennpunkten anzubieten, wurden Jugendplattformen mit VertreterInnen von Land und Verkehrsverbünden organisiert. Dabei wurden geeignete Linienführungen zur optimalen Erreichbarkeit beliebter Abend- und Nachtlokale der Jugendlichen in der Gemeinde bzw. Region erarbeitet. Auch die Gestaltung der Fahrpläne sowie die Preisgestaltung wurden diskutiert und auf die Bedürfnisse der Jugendlichen abgestimmt. So entstanden zahlreiche Einzelinitiativen, aus denen die Einrichtung verschiedener Nachtbusse und Nachtlinien in einzelnen Salzburger Gemeinden hervorging, um für Jugendliche nicht nur die Erreichbarkeit beliebter Clubs, Diskotheken und Bars in der Umgebung, sondern auch den sicheren Nachhauseweg zu gewährleisten. Nachdem die Notwendigkeit

bezirksübergreifender Streckenführungen erkannt wurde, entstand aus den zahlreichen Einzelstrecken schließlich ein landesweites Nachtliniennetz.

ERGEBNISSE

Der große Erfolg des „Moonlight Express“ war dessen Ablösung vom Projektstatus. Seit 2003 sind die verschiedenen Nachtlinien ein fixer Bestandteil im Fahrplan der Salzburger Verkehrsverbünde und sorgen für das sichere Nachhause-Kommen der einheimischen Jugendlichen und kommt auch TouristInnen zugute.

BETEILIGTE

Akzente Salzburg, Jugendliche des Landes Salzburg, Salzburger Verkehrsverbünde, Postbus, Land Salzburg

KONTAKTPERSON

Rainer Schramayr



DSA Harald BRANDNER,
ARGE Partizipation,
Akzente Salzburg:

„Aktive und ernst gemeinte Beteiligung junger Menschen schafft nicht nur demokratisches Bewusstsein bei den Jugendlichen selbst, sie bringt auch sichtbare, erfolgreiche und nachhaltige Ergebnisse in der Umsetzung professioneller Projekte.“



UMWELTBILDUNG

KLIMA – MOBILITÄT – AUTONOMIE

Vorarlberg
6850 Dornbirn
Telefon: 0676 / 83650812
martin.hagen@ojad.at
Ansprechperson: Dr. Martin Hagen
Jugendzentrum Dornbirn

Foto: KLiMA-Dornbirn

KLiMA: Klima – Mobilität – Autonomie

AUSGANGSLAGE

Beobachtungen zeigen, dass die Beliebtheit von Öffentlichen Verkehrsmitteln bei Jugendlichen in Richtung Führerscheinalter abnimmt. Sobald es wirtschaftlich möglich ist, wird auf Moped und Auto umgestiegen. Gerade in Anbetracht des Klimawandels und der gesellschaftspolitisch brisanten Energiepolitik ist das Aufgreifen dieser Problematik in der Jugendarbeit ein wichtiger Bildungsaspekt.

ZIELE

Sensibilisierung junger Menschen für die Themen erneuerbare Energie und Mobilität durch Aufzeigen der Attraktivität elektrobetriebener Fahrzeuge wie Fahrräder, Mopeds und Autos.

HIGHLIGHTS, MODULE

Die Offene Jugendarbeit fördert und/oder ergänzt neben Elternhaus, Schule und Lehrstelle die Entwicklung wichtiger Kompetenzen der Jugendlichen im Freizeitkontext durch die Niederschwelligkeit ihrer Angebote. Aus diesem Grund hat sich die Offene Jugendarbeit Dornbirn jugendgerechte Aktionen und Angebote überlegt, um Jugendlichen die Themen Klima – Energie – Autonomie näher zu bringen. So ermöglichten das Testen von Elektrofahrrädern, Wettbewerbe mit

Elektrofahrzeugen und die Unterstützung des mobilen Infostands eine aktive Auseinandersetzung mit der Thematik. Die Aktionen mit hohem Spaßfaktor zeigten, dass Solar-Fahrrad, -Moped und -Auto neue interessante Objekte zum Kennenlernen sind. Durch Verleihaktionen und Solarfahrzeugrennen können jugendgerechte Zugänge dazu geschaffen werden. Um nicht nur selbst auszuprobieren, sondern auch das Innenleben und die Funktionsweise der Solarfahrzeuge zu erforschen, werden in der vereinseigenen Bootswerkstatt mit arbeitslosen Jugendlichen solarbetriebene Boote gebaut.

ERGEBNISSE

Die Jugendlichen erwerben durch Teilnahme am Projekt Praxis und Kompetenz im Bereich Solar- und Elektroantrieb. Dadurch wird ein Ökoprestige unter Jugendlichen geschaffen und Wissenserwerb bzw. Umwelt- und Klimabewusstsein über Spaß und Euphorie erreicht.

BETEILIGTE

Offene Jugendarbeit Dornbirn

KONTAKTPERSON

Dr. Martin Hagen

BETEILIGUNG

RADRASTPLATZ BIBERBACH

Niederösterreich

3353 Biberbach

Telefon: 07476 / 8250

marianne.edermayr@aon.at

Ansprechperson:

Vize-Bgm.ⁱⁿ Marianne Edermayr

Gemeinde Biberbach



Fotos: Projektmarathon Landjugend Kleinzell, Landjugend Administration

Radrastplatz Biberbach

AUSGANGSLAGE

Im Zuge des Projektmarathons der Landjugend Niederösterreich bot sich für die Gemeinde Biberbach die Möglichkeit, direkt an der Kreuzung zum Energieerlebnisweg einen Radrastplatz zu errichten.

ZIELE

Unter Berücksichtigung lokaler Mobilitätsbedingungen wurde ein Radrastplatz von Jugendlichen neu gestaltet.

HIGHLIGHTS, MODULE

Im Rahmen des Projektmarathons der Landjugend Niederösterreich gestalteten Jugendliche einen Radrastplatz am Mostradweg. Die spezielle Aufgabe war es, diesen in 42,192 Stunden umzusetzen. Die Schritte dafür waren vorgegeben. Zunächst wurde der Platz für seine künftige Funktion als Radrastplatz vorbereitet und das notwendige Material und Werkzeug für das Aufstellen der Fahrradständer und Rastmöglichkeiten beschafft. Nach und nach erfolgte die eigenhändige Herstellung und Montage von überdachten Fahrradständern. Außerdem wurden Sitzgelegenheiten für möglichst viele Rastsuchende von den Jugendlichen gebaut. Schließlich wurde das gesamte Projekt durch eine kreativ gestaltete Tafel mit der Aufschrift „Radrastplatz Biberbach“ abgeschlossen. Im Rahmen eines Radwandertages zum Radrastplatz wurde dieser den BürgerInnen präsentiert und an die Gemeinde übergeben.

ERGEBNISSE

Zunächst bekamen Jugendliche die Möglichkeit, selbständig und aus eigener Kraft einen Platz sinnvoll zu gestalten und für eine nachhaltige Nutzung den MitbürgerInnen im Sinne einer umweltfreundlichen Mobilität zur Verfügung zu stellen. Nun bietet der Radrastplatz unzähligen RadlerInnen und SpaziergängerInnen eine willkommene Raststätte, ist ein beliebter Treffpunkt und hat zudem durch die Überdachung genauso Wetterschutz-Funktion.

BETEILIGTE

Landjugend Niederösterreich, Gemeinde Biberbach

KONTAKTPERSON

Vize-Bürgermeisterin Marianne Edermayr





UMWELTBILDUNG

KLIMASCHUTZ-SOMMERLAGER

Steiermark
8330 Auersbach
Telefon: 0664 / 5958942
913731197@aon.at
Ansprechperson: Ursula Krotscheck
Leiterin Pfadfindergruppe Auersbachtal

Foto: Ursula Krotscheck

Klimaschutz-Sommerlager der Pfadfindergruppe Auersbachtal

AUSGANGSLAGE

Das Leitbild der PfadfinderInnen umfasst die Beachtung und den Schutz der Natur. Dazu zählt ein verantwortungsvoller Umgang mit der Umwelt, in deren Rahmen auch der Klimaschutz fällt. Da dieses Thema sehr präsent ist und viele unserer Lebensbereiche, vor allem die Zukunft heranwachsender Generationen betrifft, wurde das gesamte Sommerlager der Pfadfindergruppe Auersbach unter das Motto „Klimaschutz“ gestellt. Ein Fokus galt in diesem Zeitraum klimafreundlicher Mobilität, zu der sich die PfadfinderInnen durch die Teilnahme an der Ökostaffel 2008 offen bekannten. Die Ökostaffel ist die längste und klimafreundlichste Österreich-Rundfahrt, bei der jeder, der Spaß an klimafreundlicher Mobilität hat, teilnehmen kann. Sie wird jährlich durchgeführt und führt in kurzen Etappen von Gemeinde zu Gemeinde.

ZIELE

Auseinandersetzung mit der Thematik Klimaschutz und Mobilität und Bewusstseinsbildung in diesem Bereich u. a. durch aktive Teilnahme an der Ökostaffel 2008

HIGHLIGHTS, MODULE

Während des Sommerlagers 2008 war klimafreundliche Mobilität bei den PfadfinderInnen in Auersbach groß geschrieben. Ob der Ausflug zum Seebad Riegersburg und in den Klettergarten oder der Lebens-

mitteleinkauf für die tägliche Verpflegung, alle Wege wurden ausschließlich mit dem Fahrrad zurückgelegt. Um ihren Einsatz für den Klimaschutz auch öffentlich zu demonstrieren und MitbürgerInnen für klimafreundliche Mobilität zu begeistern bzw. als Vorbilder zu fungieren, nahmen die 11–15-Jährigen im Rahmen ihres Sommerlagers an der Ökostaffel teil. Doch nur mit der Begleitung der Ökostaffel von Auersbach zur nächsten Gemeinde gaben sich die PfadfinderInnen nicht zufrieden. Sie empfingen das Ökostaffel-Team mit selbst gedichteten Liedern, in denen das Fahrrad und die Ökostaffel besungen wurden. Danach gabs eine kleine Stärkung, bevor sie für ihren Einsatz für den Klimaschutz kräftig in die Pedale treten durften.

ERGEBNISSE

Die „Pfadis“ Auersbachtal verzichteten auch weiterhin, so weit es geht, auf den Einsatz des Autos und legen kurze Strecken mit ihren Fahrrädern zurück. Indem sie die Inhalte des Sommerlagers und die positiven Erlebnisse bei der Ökostaffel in ihre Familien tragen, übernehmen sie die Funktion als MultiplikatorInnen.

BETEILIGTE

Pfadfindergruppe Auersbachtal

KONTAKTPERSON

Ursula Krotscheck

UMWELTBILDUNG

PARKRAUMSPIEL UND MOBILITÄTSQUIZ

Wien

1210 Wien

Telefon: 01 / 2598419

Mozart@jugendzentren.at

Ansprechperson: Michael Mezler-Andelberg

Club Nautilus/Jugendzentrum Großfeldsiedlung



Foto: Klimabündnis Österreich

Parkraumspiel und Mobilitätsquiz

AUSGANGSLAGE

Jugendzentren sind Einrichtungen für Jugendliche, in denen sie sich aufhalten und gemeinsamen Aktivitäten nachgehen können. Gleichzeitig wird versucht, Jugendlichen wichtige, zeitgemäße Themen näher zu bringen. Um Umwelt- und Klimaschutz zu vermitteln wurde in einer Kooperation von ÖKOBÜRO und den Wiener Jugendzentren das Projekt „Öko-RitterInnen und Climate Coolers“ ins Leben gerufen. Damit wurde und wird in niederschweligen Angeboten ein umfassender Umwelt- und Ökologieschwerpunkt in der Offenen Jugendarbeit in Wien gesetzt.

ZIELE

Jugendliche u. a. zu Klimaschutz- oder Energiespar-„ExpertInnen“ machen, indem sie für nachhaltige ökologische Ansätze begeistert und gefördert (gebildet) werden.

HIGHLIGHTS, MODULE

Im Rahmen des hier vorgestellten Projektes galt ein Schwerpunkt der Mobilität. Unter den vielen Aspekten, die Mobilität im Hinblick auf Klimaschutz beinhaltet, widmete sich ein Modul dem Platzverbrauch durch den Verkehr. Die räumliche Dimension von Verkehr wurde den Jugendlichen in Form eines „Parkraumspiels“ näher gebracht. Dazu wurden 3 Rechtecke auf den Boden geklebt, die jeweils den Parkraum eines

Autos, Motorrades und Fahrrades darstellten. Bezogen auf diese Parkräume bekamen die Jugendlichen aktionsbetonte Aufgaben, wie z. B.: versucht, möglichst zahlreich auf dem Motorradplatz Platz zu finden. Gekoppelt mit diesen Aktionsimpulsen war ein Mobilitätsquiz. Die TeilnehmerInnen mussten abwechselnd Aufgaben durchführen und Quizfragen lösen, wobei jede richtig gelöste Aufgabe bzw. Mobilitätsfrage einen Ökopunkt einbrachte. Die gesammelten Ökopunkte konnten anschließend für Snacks eingelöst werden, wobei die „Kosten“ einzelner Produkte sich nach der Klimabelastung richteten (z.B. Obst aus biologischem Anbau kostet weniger als Fleisch).

ERGEBNISSE

Durch die laufend und wiederholt einfließenden Themenimpulse in Form von Aktionen, Spielen und Wettbewerben werden Jugendliche für das Thema „klimafreundliche Mobilität“ sensibilisiert. Außerdem geben sie ihre Erfahrungen an ihre Familien und ihren Bekanntenkreis weiter und wirken so als MultiplikatorInnen.

BETEILIGTE

Jugendzentrum Nautilus, Wien

KONTAKTPERSON

Michael Mezler-Andelberg



BETEILIGUNG

COOLRIDER

Deutschland
90429 Nürnberg
Telefon: +49 (0)911 / 283-2386
andrea.leissner@vag.de
Ansprechperson: Andrea Leißner
VAG-Projektleitung „Coolriders“

Foto: VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft

Coolrider – Jugendliche als BegleiterInnen im Öffentlichen Personennahverkehr

AUSGANGSLAGE

Rund 50.000 Kinder und Jugendliche nutzen täglich in Nürnberg und der Region im SchülerInnen-Verkehr Öffentliche Verkehrsmittel. Hierbei kommt es immer wieder zu Auseinandersetzungen zwischen SchülerInnen untereinander sowie zu Konflikten mit Erwachsenen.

ZIELE

Erhöhung der Sicherheit der SchülerInnen während der Fahrt zur Schule, Gewaltminimierung, Vandalismusprävention und Konfliktentschärfung im SchülerInnen-Verkehr.

HIGHLIGHTS, MODULE

Im Jahr 2002 riefen die VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg in Zusammenarbeit mit Nürnberger Schulen und der Polizeidirektion Nürnberg ein Projekt von Jugendlichen für Jugendliche ins Leben. Gemeinsam mit der Zielgruppe wurde an einem Konzept gearbeitet, um Konflikteskalationen auf dem Schulweg einzudämmen. Daraus entstand eine speziell auf Jugendliche zugeschnittene Ausbildungsschiene, in deren 2-monatigen Verlauf 13-18-Jährige zu so genannten „Coolridern“ ausgebildet werden. In zahlreichen Einzelmodulen absolvieren die „Coolrider“ unter der Leitung von geschulten und erfahrenen TrainerInnen von Poli-

zei und VAG Deeskalations- und Kommunikationstrainings. Dadurch lernen die Jugendlichen kritische Situationen einzuschätzen und richtig darauf zu reagieren. Mit den erworbenen Kompetenzen sorgen sie für ein friedvolles und gewaltfreies Miteinander am Schulweg. Obwohl die Tätigkeit als BusbegleiterIn ehrenamtlich ist, konnte bereits der 1.000ste Coolrider geehrt werden.

ERGEBNISSE

Vom Einsatz der Coolrider profitiert nicht nur der Verkehrsbetrieb, dessen Fahrzeuge weniger in Mitleidenschaft gezogen werden. Die Ausbildung und anschließenden Erfahrungen in der Praxis leisten einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätsbildung von jungen Menschen. Dank ihrer ehrenamtlichen Tätigkeit lernen die Coolrider für ihr Leben: In den Trainings und v. a. in ihrer Funktion als FahrzeugbegleiterIn wird ihr Selbstbewusstsein gestärkt und sie lernen, Zivilcourage zu zeigen und sich in Konflikten gewaltfrei durchzusetzen.

BETEILIGTE

Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg, Nürnberger Schulen, Polizeidirektion Nürnberg

KONTAKTPERSON

Andrea Leißner

AKTION

CARETAKER LIFESTYLE: CO₂-FREI ÜBERSIEDELN

Wien
1010 Wien
Telefon: 0680 / 3034017
caretaker@hotmail.com
Ansprechperson: Hansi Schaumberger
Begründer Initiative Caretaker



Foto: Caretaker

Caretaker Lifestyle: CO₂-frei übersiedeln

AUSGANGSLAGE

Die Übersiedlung der Caretaker-WG steht bevor. Da die Einstellung der Caretakers eine sehr umwelt- und naturverbundene ist, liegt es nahe, zu versuchen, den Umzug möglichst CO₂-frei über die Bühne zu bringen.

ZIELE

Zeigen, dass für einen Umzug nicht unbedingt ein Auto notwendig ist, sondern alternative Transportmittel eine Übersiedlung zu einem unvergesslichen, lustigen und klimafreundlichen Erlebnis machen können.

HIGHLIGHTS, MODULE

Um den Umzug möglichst effizient und zeitsparend zu bewerkstelligen, liegt das Anmieten eines Kleintransporters nahe. Doch die Caretakers zeigten hier Engagement und setzen sich das Ziel, möglichst CO₂-frei zu übersiedeln bzw. der verbreiteten Abhängigkeit vom Auto gerade in dieser Situation zu trotzen. Da waren Einfallsreichtum und alternative Logistik gefragt. Durch Unterstützung einer Fahrradbotin gelang es schließlich tatsächlich, das Vorhaben „CO₂-frei übersiedeln“ umzusetzen. Mithilfe

eines Lastendreirades der IG Fahrrad, dessen zusätzlicher Elektroantrieb den Muskeleinsatz unterstützte, wurden Umzug-Kisten, -Kartons und Mobiliar schrittweise in die neue Bleibe transportiert. So wurde der Umzug der Caretaker-WG statt zu einer lästigen Erledigung zu einem unvergesslich lustigen Ereignis.

ERGEBNISSE

Es ging in diesem Vorhaben vor allem darum, Alternativen zu leben, meinungsbildend zu sein und zu zeigen wie viel Spaß es machen kann, in allen Lebenslagen sozial verantwortlich und umweltfreundlich zu handeln. Zusätzlich konnten die Caretakers einmal mehr aufzeigen, dass sich die Menschen gewisse Abhängigkeiten von modernen Mobilitätsformen selbst auferlegen und durch Reflexion sich immer alternative, umweltverträglichere Wege finden lassen, um ein Ziel zu erreichen.

BETEILIGTE

Babsi, Hansi, Mene, Rathi

KONTAKTPERSON

Hansi Schaumberger



BETEILIGUNG

SCOOTER- UND SKATEBOARDSTÄNDER

Steiermark

8020 Graz

Telefon: 0316 / 583341

sr.simona@schulschwester.at

Ansprechperson: Sr. Simona Papst

Private Hauptschule des Schulvereins
der Grazer Schulschwestern

Foto: Sr. Simona Papst

Scooter- und Skateboardständer: Planung und Herstellung

AUSGANGSLAGE

Im Rahmen ihrer Ausbildung stellten die 4 Umwelt-Peers der Hauptschule im Mai 2008 fest, dass zwar viele SchülerInnen mit dem Scooter bzw. Skateboard in die Schule kommen, es aber dafür keinen geeigneten Abstellplatz gibt. Da es im Handel keinen Scooterständer gibt, entstand die Idee, selbst einen zu planen und im Werkunterricht in der 4. Klasse zu bauen.

ZIELE

- Selbst Ideen einbringen und sich aktiv an der Planung und Projektrealisierung zu beteiligen
- Anreiz schaffen, den Schulweg mit umweltfreundlichen Fahrzeugen zu bewältigen
- Möglichkeit bieten, Scooter und Skateboards während der Unterrichtszeit sicher aufzubewahren

HIGHLIGHTS, MODULE

- Frage: „Wie können wir die Verkehrsmittel in der Schule sicher verwahren“?
- Erkundigungen: Gibt es Scooterständer im Handel? – Nein!!!
- Gespräche mit ScooterfahrerInnen, Fachleuten (Tischler, Scooterverkäufer, ...)
- Planungs- und Entwicklungsphase
- Bedarfserhebung (Wie viele Scooter sollen untergebracht werden?)

- Planung für unterschiedliche Scootermodelle
- Herstellung im Technischen Werkunterricht
- Übergabe

ERGEBNIS

In einer sechswöchigen Bauzeit konnte der Scooter- und Skateboardständer im Technischen Werkunterricht, unter der Leitung von Dipl.-Päd. Sr. Simona Papst, gefertigt werden. Um die Witterungsbeständigkeit zu erhöhen, wurden die Platten gestrichen. Zudem wurde gemessen, geschnitten, geschraubt, flach gedübelt und verleimt. Natürlich musste der eine oder andere Planungsfehler behoben werden. – Das Ergebnis kann sich durchaus sehen lassen. Eine spannende Aktion war auch der Transport nach außen und die Montage vor Ort. Am 7. Mai 2009 wurde der Ständer feierlich seiner Bestimmung übergeben. Der Werkunterricht konnte durch dieses Projekt praktisch erlebbar gemacht werden.

BETEILIGTE

Umwelt-Peers: Alexandra Russ, Barbara-Maria Kaindl, Philipp Polzhofer, Tobias Deutschmann; SchülerInnen der 4. Klassen der PHS des Schulvereins der Grazer Schulschwestern; weitere 32 SchülerInnen der 4. Klassen
Beratung: Karl Löffler
Mithilfe: Bernhard Almer
Leitung: Dipl.-Päd. Sr. Simona Papst

KONTAKTPERSON

Sr. Simona Papst

AKTION

MODISCHER RADWIMPEL
Wien
1010 Wien
Telefon: 0680 / 3034017
caretaker@hotmail.com
Ansprechperson: Hansi Schaumberger
Leiter Initiative „Caretaker“



Foto: Caretaker

Modischer Radwimpel

AUSGANGSLAGE

Oft fühlt man sich als einzelne Person ohnmächtig gegenüber den globalen ökologischen Problemen unserer Zeit und fragt sich, wie der eigene kleine Beitrag die aktuellen Entwicklungen verbessern soll. In solchen Situationen ist es hilfreich, Gleichgesinnte zu erkennen, sich mit ihnen zu vernetzen und gemeinsam für eine klimagerechte Zukunft einzustehen.

ZIELE

Mittels eines speziellen Fahrradsymbols die Erkennbarkeit Gleichgesinnter gewährleisten, Vernetzung und Kooperation ermöglichen, Einzelaktivitäten nutzen und kommunizieren, sich gemeinsam zu Klimaschutz und klimafreundlicher Mobilität bekennen.

HIGHLIGHTS, MODULE

Jugendkultur lebt von Jugendlichen, die sich über bestimmte Kleidungsstile, Hobbies und Lebensstile definieren. Um sich entsprechend abzugrenzen, spielen Symbolik, Ästhetik und Sprache eine wichtige Rolle. Die Initiative „Caretaker“ will aufzeigen, dass der Beitrag jedes und jeder einzelnen wichtig und notwendig ist, gerade wenn es um Klimaschutz geht. Denn durch das Zusammenwirken vieler Einzelaktivitäten werden große Veränderungen möglich. Folgender Leitspruch gilt für die Initiative „Caretaker“: „Wenn viele kleine Menschen an vielen kleinen Orten viele

kleine Schritte tun können sie das Gesicht der Welt verändern.“ Dieses Motiv erhält seine symbolische Expression u. a. in einem speziell gestalteten Radwimpel. Um den Einsatz für Klimaschutz im Alltag zu demonstrieren, wurde ein farbenfrohes Caretaker-Radschild entworfen. Dieses macht durch einen aussagekräftigen Cartoon in freundlichen Farbkombinationen Lust, sich sofort der Initiative anzuschließen und seinen Lebensstil umweltgerecht zu verändern. Als Bekenntnis zu klimafreundlicher Mobilität bietet das Radschild so die Möglichkeit, Gleichgesinnte zu erkennen und sich miteinander zu vernetzen.

ERGEBNISSE

Das sichtbare Bekenntnis zu einem ökologischen und umweltverträglichen Lebensstil in Form des farbenfrohen Radschildes hat Interesse an der Initiative dahinter geweckt. Die positive, engagierte und zugleich lässige Lebensweise, für die u. a. dieser Radwimpel steht, hat den Bekanntheitsgrad der Initiative Caretaker bedeutend erhöht und die Caretaker-Community stark vergrößert.

BETEILIGTE

Babsi, Hansi, Mene, Rathi

KONTAKTPERSON

Hansi Schaumberger



UMWELTBILDUNG

JUGEND-KLIMASCHUTZ-FORUM

Vorarlberg

6850 Dornbirn

Telefon: 05572 / 31202-90

daniela.scholl@energieinstitut.at

Ansprechperson: Daniela Scholl

Projektleiterin

Foto: Energieinstitut Vorarlberg

Jugend-Klimaschutz-Forum

AUSGANGSLAGE

Wie sieht es aus in 10 oder 20 Jahren? Kann ich dann noch Skateboard fahren? Wie werde ich mich fortbewegen? Wie werde ich mich ernähren?

Ob und wie sich Jugendliche mit diesen und ähnlichen Fragen im Zusammenhang mit den stattfindenden Klimaveränderungen und dem aktuellen Umgang mit unseren Ressourcen beschäftigen, das galt es herauszufinden. Zu diesem Zweck luden Energiezukunft Vorarlberg und das Energieinstitut zum Jugend-Klimaschutz-Forum.

ZIELE

Herauszufinden, was Jugendliche über das Thema Klimawandel, Klimaschutz denken, ob und was sie diesbezüglich beschäftigt und welche Ideen sie für ihre klimafreundliche Zukunft haben.

HIGHLIGHTS, MODULE

Beim Jugend-Klimaschutz-Forum am 16. und 17. April diskutierten rund 50 Jugendliche zwischen 15 und 18 Jahren engagiert zum Thema Klimaschutz. In Themenworkshops wurden zu den von den Jugendlichen selbst formulierten Fragen, Problemstellungen und Lösungsansätze erarbeitet. Da ging es etwa darum „Wie kann Problembewusstsein geschaffen werden?“,

„Wie kann energieeffiziente Mobilität der Zukunft in Vorarlberg aussehen?“, oder „Was können wir in den Schulen beitragen?“. Aber auch politische Themen wurden bearbeitet, so z.B. „Wie können politische Rahmenbedingungen für den Klimaschutz verändert werden?“. Nach jeder Präsentation gab es ein direktes Feedback von eingeladenen ExpertInnen.

ERGEBNISSE

Die Veranstaltung hat gezeigt, dass sich Jugendliche professionell und auf sehr hohem Niveau mit der Thematik auseinandersetzen. Die Kompetenz und Konstruktivität, mit denen die einzelnen Themenbereiche aufgearbeitet wurden, war beeindruckend. Die Jugendlichen wurden ernst genommen und konnten ihre persönlichen Gedanken und Positionen zum Thema Klimaschutz vor ExpertInnen präsentieren. Die Veranstalter andererseits erlebten kritische, realitätsnahe Jugendliche, die ihre Positionen und Erwartungen an die Politik direkt und konkret zu formulieren wissen.

BETEILIGTE

Energieinstitut Vorarlberg, Energiezukunft Vorarlberg, invo, Land Vorarlberg, aha, Jugendliche

KONTAKTPERSON

Daniela Scholl

Projektblatt

PROJEKTTITEL:

PROJEKTVERANTWORTLICHE:

Datum:

Messbare Ziele:	Termin

Maßnahme	Wozu?	Wer trägt die Verantwortung?	Bis wann?	Rückmeldung durch

Checkliste Projektmanagement

SCHRITTE ZUR DURCHFÜHRUNG EINES JUGENDPROJEKTES

Allgemein:	
☐	Haben Sie geklärt, was sie mit dem Projekt erreichen wollen?
☐	Sind Ihnen die Rahmenbedingungen klar? (Was ist unter welchen Bedingungen möglich, was ist nicht möglich? Welche Einflussmöglichkeiten bestehen für Jugendliche?)
☐	Haben Sie ihre Ziele S.M.A.R.T. definiert? (genaue, messbare, erreichbare, relevante und zeitlich abgestimmte Zielbeschreibung)

Teambildung:	
☐	Haben Sie geklärt, wer und welche Fachbereiche am Projekt beteiligt sein sollen und welche Kompetenzen (z.B. pädagogische Prozessbegleitung, verkehrsplanerische Kompetenz) gebraucht werden?
☐	Besteht ein politisches Bekenntnis zur fachübergreifenden Zusammenarbeit im Jugendprojekt? Wird mit einem politischen Beschluss die Verbindlichkeit des Prozesses verstärkt?
☐	Sind die Zielgruppen, die sie mit dem Projekt erreichen wollen, klar definiert?
☐	Ist eindeutig, wie intensiv die Öffentlichkeit eingebunden werden soll?
☐	Sind Kooperationsvereinbarungen über die Formen der Zusammenarbeit beschlossen worden (z.B. gemeinsame Ziele und Haltungen, Aufgaben und Rollen der Beteiligten, Kompetenznotwendigkeiten, Verbindlichkeiten, Kommunikationsformen, Zeitplan, Umgang mit Presse und Öffentlichkeitsarbeit)

Wenn die Idee für ein Projekt nicht von den Jugendlichen selbst kommt, haben sie dann folgende Fragen berücksichtigt:	
☐	Wie viele Jugendliche sollen teilnehmen?
☐	Soll es kontinuierlich die gleiche Gruppe sein?
☐	Sollen variabel immer wieder neue Jugendliche eingebunden werden?
☐	Wie und wo (über welche Organisationen) werden die Jugendlichen angesprochen und eingeladen?
☐	Welche Bedingungen müssen erfüllt werden, damit sich Jugendliche auch angesprochen fühlen und teilnehmen möchten?
☐	Welchen Informationsstand haben die Jugendlichen über das Thema bis jetzt?

Maßnahmenplan	
☐	Haben Sie geklärt, was notwendig ist, um die gesetzten Ziele zu erreichen?
☐	Haben Sie einen „Fahrplan“ für die Umsetzung des Projektes festgelegt?
☐	Haben Sie ein Grobkonzept inklusive eines Maßnahmenplanes erstellt?
☐	Enthält das Grobkonzept eine kurze Beschreibung des Projektes, Meilensteine, Zeitplan und die Verantwortlichkeiten sowie einen Maßnahmenplan?

Kosten und Finanzierung	
☐	Haben Sie eine Aufstellung über mögliche Ausgaben gemacht? Haben Sie überlegt, wie sich Ausgaben auch vermeiden lassen?
☐	Verfügen Sie über Eigenmittel? Könnte hier auch etwas selbst übernommen werden?
☐	Kennen Sie ausreichende Finanzierungsquellen oder brauchen Sie Beratung?
☐	Haben Sie die Ressourcen berücksichtigt, die für das Projektmanagement gebraucht werden? (z.B. Zeit für Abrechnungen, Buchhaltung, Akquisition der Finanzierung, Verwendungsnachweise, Berichte, Öffentlichkeitsarbeit, Evaluierung)

Monitoring und Evaluierung/Öffentlichkeitsarbeit	
☐	Wird das Projekt evaluiert?
☐	Ist geklärt nach welchem Modell evaluiert wird? (z.B. SOFT-Analyse, Vorher-Nachher-Untersuchung)
☐	Wird ein laufendes Projektmonitoring durchgeführt? (z.B. damit Probleme erkannt und früh gegengung und klar kommuniziert werden können)
☐	Haben Sie die Verantwortlichkeiten und Rollen für die Öffentlichkeitsarbeit geklärt?
☐	Kennen Sie die Zielgruppen genau, die sie durch Öffentlichkeitsarbeit erreichen wollen?
☐	Haben Sie geklärt, welche Medien Sie ansprechen wollen?
☐	Haben Sie Botschaften festgelegt, die Sie transportieren wollen?
☐	Brauchen Sie eine „Corporate Identity“?
☐	Sollen die Projektunterlagen einheitlich gestaltet werden? Brauchen Sie ein „Corporate Design“?

Ausblick – Wie geht es weiter?	
☐	Wissen Sie, was im Sinne von Nachhaltigkeit getan werden könnte, damit die im Projekt eingesetzten Ressourcen weiter genutzt werden können?
☐	Ist Ihnen klar, wie die Ergebnisse in laufende Prozesse eingebunden und weiterentwickelt werden können?
☐	Sind die Projekte auf andere Gemeinden, Regionen, Länder übertragbar?
☐	Haben Sie eine Ahnung darüber, welche Nachfolgeprojekte sich aus den Erfahrungen ergeben könnten?

Literatur

BMGFJ (Hrsg.): 5. Bericht zur Lage der Jugend in Österreich – Gender Mainstreaming und geschlechtersensible Ansätze der außerschulischen Jugendarbeit. Wien 2007

BMLFUW, BMGFJ (HRSG): Der österreichische Kinder-Umwelt-Gesundheits-Aktionsplan. Wien 2007

BMLFUW (Hrsg.): JUGEND-STIL in die Verkehrsplanung – eine qualitative Studie über Verkehrsplanung, Umweltbildung und Jugendarbeit sowie Jugendbeteiligung im Bereich „Verkehr & Mobilität“. Wien 2009

BMLFUW, BKA (Hrsg.): Standards der Öffentlichkeitsbeteiligung, Empfehlungen für die gute Praxis. Wien 2008

SERVICESTELLUNG JUGENDBETEILIGUNG et al (Hrsg.): mach.berlin.selbst – Praxistipps von Jugendlichen für Jugendliche. Berlin 2006

SERVICESTELLUNG JUGENDBETEILIGUNG (Hrsg.): Handbuch für regionale Servicestellen Jugendbeteiligung, Schüler- und Jugendinitiativen. Berlin 2005

EUROPÄISCHE KOMMISSION (Hrsg.): Weißbuch – die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellung für die Zukunft. Luxemburg 2001

FONDS GESUNDES ÖSTERREICH (Hrsg.): Gesundheitsförderung trifft Jugendarbeit. Abschlussbericht zur Tagung am 19. September 2008. Wien 2008

HERZ Otto et al.: Bildung für Nachhaltige Entwicklung. Leverkusen 2001

INSTITUT FÜR WOHNEN UND UMWELT(Hrsg.): Mobilität und verkehrsbezogene Einstellungen 11-bis 15-Jähriger. Darmstadt 1997

PROJEKT NETZWERKSTATT/STIFTUNG DEMOKRATISCHE JUGEND/SERVICESTELLE JUGENDBETEILIGUNG (Hrsg.) Jugendbeteiligung vor Ort – Gemeinsam geht's besser. Berlin ohne Zeitangabe.

SCHNABEL Werner, LOHSE Dieter: Grundlagen der Straßenverkehrstechnik und der Verkehrsplanung. Berlin 1997

STATISTIK AUSTRIA: Statistik der Kraftfahrzeuge – Bestand am 31.12.2006. Wien 2007

Kontakte

klima:aktiv mobil GESAMTKOORDINATION

- **Strategische Steuerung:**
Lebensministerium, Abt. Verkehr, Mobilität,
Siedlungswesen und Lärm
DI Robert Thaler, DI Iris Ehrnleitner, Dr. Veronika Holzer
Tel.: +43 (0)1 / 51522-1206
Email: iris.ehrnleitner@lebensministerium.at
- **Dachmanagement:**
Österreichische Energieagentur –
Austrian Energy Agency
DI Willy Raimund, DI Andrea Leindl,
DI Christine Zopf-Renner
Tel.: +43 (0)1 / 586 15 24-0
Email: klimaaktivmobil@energyagency.at

KONTAKT ZU DEN klima:aktiv mobil BERATUNGSPROGRAMMEN

- Beratungsprogramm des Lebensministeriums
„Mobilitätsmanagement für Schulen und Jugend“:
Klimabündnis – Herry – Forum Umweltbildung
Maria Hawle, Mag.^a Petra Muerth
Tel.: +43 (0)1 / 01/581 5881-21
Email: petra.muerth@klimabuendnis.at
www.jugend.klimaaktiv.at
- Beratungsprogramm des Lebensministeriums
**„Mobilitätsmanagement für Städte, Gemeinden
und Regionen“:**
KOMOBILE – Praschl – mprove – Herry –
Klimabündnis – FGM
DI Helmut Koch, Mag.^a Doris Kammerer
Tel.: +43 (0)7612 / 709 11
Email: mobilitaetsmanagement@komobile.at
- Beratungsprogramm des Lebensministeriums
„Mobilitätsmanagement für Freizeit und Tourismus“:
KOMOBILE – Naturfreunde Internationale –
stadtland – mobilto – Klimabündnis
DI Dr. Romain Molitor, DI Waltraud Wagner
KOMOBILE Verkehrsplanung
Tel.: +43 (0)1 / 89 00 681
Email: freizeit.mobil@komobile.at
www.freizeitmobil.klimaaktiv.at

KONTAKT ZUR RADFAHR-INITIATIVE

- **Lebensministerium, Abt. Verkehr, Mobilität,
Siedlungswesen und Lärm:**
DI Robert Thaler, DI Martin Eder
Tel.: +43 (0)1 / 51522-1207
Email: radfahren@lebensministerium.at
www.radfahren.klimaaktiv.at

KONTAKT ZUR UMWELTFÖRDERUNG UND klima:aktiv mobil-FÖRDERUNG

- **Kommunalkredit Public Consulting GmbH:**
DI Karin Schwyer
Tel.: +43 (0)1 / 316 31-274
Email: k.schwyer@kommunalkredit.at

Das Aktions- und Beratungsprogramm „Mobilitätsmanagement für Schulen und Jugend“ ist Teil des vom Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft gestarteten Schwerpunktprogramms klima:aktiv mobil für Klimaschutzmaßnahmen im Verkehrsbereich. Es verfolgt das Ziel, Bewusstseinsbildung bei Jugendlichen zu betreiben. Außerdem soll der Zielgruppe die direkte Einflussnahme auf ihre Mobilitätsumgebung aufgezeigt und ermöglicht werden.

Das Projektmanagement von klima:aktiv mobil erfolgt durch die Österreichische Energieagentur: DI Willy Raimund, DI Andrea Leindl und DI Christine Zopf-Renner.

Die Gesamtkoordination liegt beim Lebensministerium, Abt. Verkehr, Mobilität, Siedlungswesen und Lärm: DI Robert Thaler, DI Iris Ehrnleitner und Dr. Veronika Holzer.

Die Umsetzung des Programms erfolgt in enger Zusammenarbeit mit der Kommunalkredit Public Consulting GmbH.

Mobilitätsmanagement für Schulen und Jugend: selbstbestimmt und klimaschonend unterwegs!

Klimafreundliche Mobilität wird in Zeiten des Klimawandels immer wichtiger. Unsere Jugend ist diesbezüglich insofern Vorbild, als sie verstärkt den Öffentlichen Verkehr nützt. Diese Vorbildwirkung ist ihnen oft nicht bewusst – ebenso wie auch der Zusammenhang zwischen Mobilität und Klimaschutz.

Daher gilt es nicht nur in diesem Bereich das notwendige Bewusstsein zu schaffen und entsprechendes Wissen um Klimaschutz, Mobilität und die in diesem Zusammenhang bestehenden Möglichkeiten jedes/r Einzelnen zu vermitteln. Vielmehr muss das kreative Potenzial der jungen Menschen gefördert, unterstützt und vor allem auch genützt werden. Denn Umweltbildung kombiniert mit dem vorhandenen Ideenreichtum der Jugendlichen ist wegweisend für eine klimafreundliche Zukunft.

JUGEND MOBIL – IM KLIMASCHUTZSTIL

Über 50 Jugend-Workshops, die im Rahmen des **klima:aktiv mobil** Programms „Mobilitätsmanagement für Schulen und Jugend“ durchgeführt wurden, brachten vielen Jugendlichen auf spannende, interaktive und herausfordernde Art und Weise die Thematik näher. Damit wurde eine entsprechende Bewusstseins-Basis geschaffen und der Grundstein für eine vertiefende Weiterarbeit in diese Richtung gelegt.

Das Programm ist ein wichtiger Beitrag zum nationalen Kinder-Umwelt-Gesundheits-Aktionsplan und zum WHO Kinder-Umwelt-Aktionsplan für Europa (CEHAPE), der 2004 von den 52 Mitgliedsstaaten der Europäischen Region der WHO beschlossen wurde. Der Aktionsplan soll durch seine Projekte die Integration von Umwelt, Verkehr und Gesundheit unterstützen und damit Impulse für einen nachhaltigen Verkehr und sanfte Mobilität setzen.

Weitere Informationen:
www.klimaaktiv.at
www.jugend.klimaaktiv.at

Mobility Management for Schools and Youth: self-determined and environmentally friendly on the way!

In times of climate changes, climate friendly mobility becomes more important. At this point, our youth is setting a good example using public transportation intensely. However, they are not aware of this fact likewise they are missing the direct connection between mobility and climate protection.

Therefore it is necessary to raise awareness and provide knowledge about climate protection, mobility and how every individual can contribute sustainably to climate protection. But moreover we should encourage, support and benefit from the creative potential slumbering within young people. Environmental education along with the creativeness of our youth ought to point the way when it comes to our climate friendly future.

YOUTH GOES CLIMATE-FRIENDLY

More than 50 Youth Workshops, carried out within the **klima:aktiv** programme “Mobility Management for Schools and Youth” familiarized young people in an exiting, interactive and provocative manner with the topic. Through these workshops a basic awareness of environmental problems was accomplished which now provides a solid basis for deepening and intensifying future work in this respect.

The programme also contributes to the national and European Children’s Environment and Health Action Plan for Europe (CEHAPE), which was resolved by the 52 member states of the European WHO-Region in 2004. The Action plan aims for the integration of nature, traffic and health to spark incentives for a sustainable mobility.

Further Information:
www.klimaaktiv.at
www.jugend.klimaaktiv.at