



Die Zukunft unseren Kindern

Ein Beitrag Österreichs zum

Kinder-Umwelt-Gesundheits-Aktionsplan

der WHO (CEHAPE)

klima:aktiv



mobil



lebensministerium.at

JUGEND-STIL in die Verkehrsplanung

Eine qualitative Studie über Verkehrsplanung, Umweltbildung und Jugendarbeit sowie Jugendbeteiligung im Bereich „Verkehr & Mobilität“





NACHHALTIG FÜR NATUR UND MENSCH SUSTAINABLE FOR NATURE AND MANKIND

Lebensqualität / *Quality of life*

Wir schaffen und sichern die Voraussetzungen für eine hohe Qualität des Lebens in Österreich.
We create and we safeguard the prerequisites for a high quality of life in Austria.

Lebensgrundlagen / *Bases of life*

Wir stehen für vorsorgende Verwaltung und verantwortungsvolle Nutzung der Lebensgrundlagen Boden, Wasser, Luft, Energie und biologische Vielfalt.
We stand for a preventive preservation and responsible use of the bases of life, soil, water, air, energy, and biodiversity.

Lebensraum / *Living environment*

Wir setzen uns für eine umweltgerechte Entwicklung und den Schutz der Lebensräume in Stadt und Land ein.
We support an environmentally benign development and the protection of living environments in urban and rural areas.

Lebensmittel / *Food*

Wir sorgen für die nachhaltige Produktion insbesondere sicherer und hochwertiger Lebensmittel und nachwachsender Rohstoffe.
We provide for the sustainable production in particular of safe and high-quality foodstuffs and of renewable resources.

I M P R E S S U M

Gesamtkoordination

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft - BMLFUW
Sektion Umwelt, Abt. Verkehr, Mobilität, Siedlungswesen und Lärm, DI Robert Thaler, Dr. Veronika Holzer

Durchführung der Studie und redaktionelle Bearbeitung:

Umwelt-Bildungs-Zentrum Steiermark, Dipl.-Päd. Cosima Pilz
Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft - BMLFUW, Dr. Veronika Holzer

Lektorat:

Umwelt-Bildungs-Zentrum Steiermark, Monika Lakonig

Quelle Bilder:

Coverfoto: Umwelt-Bildungs-Zentrum Steiermark
vom internationalen Jugendmeeting im Rahmen des
EU-Projektes „Alpine Awareness“, Modul Jugend, Grenoble 2006
Johannes Gellner: S. 13, S. 14, S. 15, S. 18, S. 37, S. 38, S. 44, S. 69, S. 108
Sabine Tschürtz: S. 25

Jugend-Umwelt-Netzwerk: S. 34, S. 51, S. 107

Umwelt-Bildungs-Zentrum Steiermark: alle anderen

Druck:

Druck nach dem Österreichischen Umweltzeichen - gugler wendet noch strengere Richtlinien an.
Druckerei: gugler GmbH., Melk
Wien, Juni 2009

JUGEND-STIL in die Verkehrsplanung

Eine qualitative Studie über Verkehrsplanung, Umweltbildung und Jugendarbeit sowie Jugendbeteiligung im Bereich „Verkehr & Mobilität“



Inhaltsverzeichnis

Vorwort

Zusammenfassung 9

Einleitung 11

1. Basisinformation zu Verkehrsplanung, Umweltbildung und Jugendarbeit sowie Jugendbeteiligung 13

1.1. Perspektive „Kinder und Jugendliche“ 13

1.2. Perspektive „Verkehrspolitik und -planung“ 17

1.3. Perspektive „Umweltbildung“ 20

1.4. Perspektive „außerschulische Jugendarbeit“ 24

1.5. Perspektive „Jugendbeteiligung“ 26

2. Methodik 28

3. Zentrale Ergebnisse der ExpertInneninterviews und der Jugend-Fokusgruppen 33

3.1. Datenlage „Mobilität von Jugendlichen“ 35

3.2. Mobilitätsmöglichkeiten für Jugendliche 39

3.3. Mitbestimmungsmöglichkeiten für Jugendliche 45

3.4. Barrieren für Jugendbeteiligung 53

3.5. Voraussetzungen für Jugendbeteiligung 63

3.6. Schnittstellen „Umweltbildung“ und „Jugendbeteiligung“ 73

3.7. Bildungsansätze und Methoden 85

3.8. Qualitätsverbesserung durch Jugendbeteiligung 89

3.9. Wodurch kann Jugendbeteiligung forciert werden? 97

3.10. Ergebnisse der Thesenabfrage 105

3.11. Verbesserungen im persönlichen Arbeitsfeld 113

3.12. Fallbeispiele für Jugendbeteiligung aus den ExpertInneninterviews 119

4. Tabellarische Kurzfassung 124

5. Resümee und Schlussfolgerungen 129

6. Quellenverzeichnis 132

Vorwort



Verkehrsplanung braucht mehr JUGEND-STIL

Klimaschutz und eine gesunde Umwelt sind gerade für unsere Kinder und Jugendlichen wichtig. Daher haben ihre Anliegen in unseren umweltpolitischen Initiativen einen besonderen Stellenwert. Im Rahmen des Kinder-Umwelt-Gesundheits-Aktionsplans und seiner Umsetzung in Österreich legen wir großen Wert auf aktive Jugendbeteiligung. In internationalen Modellprojekten haben wir Modelle zur Einbeziehung Jugendlicher erfolgreich getestet. Mit der Schaffung eines eigenen Schwerpunktes „Jugendmobilität“ im klima:aktiv mobil Programm bieten wir Jugendorganisationen und Jugendgruppen, aber auch den Jugendbetreuern in ganz Österreich, aktive Unterstützung bei der Entwicklung und Umsetzung von Ideen und Projekten für klimaschonende Mobilität.

Wir müssen die große Aufgabe meistern, die Mobilität der Menschen zu erhalten und die Lebensqualität und Gesundheit der BürgerInnen – insbesondere der Kinder und Jugendlichen – zu sichern. Gleichzeitig gilt es, schon bei den Jüngsten das Bewusstsein für umweltfreundliches und nachhaltiges Mobilitätsverhalten zu wecken und zu stärken.

In der vorliegenden Studie werden erstmals Problemfelder und Perspektiven zur Jugendmobilität analysiert und Empfehlungen für eine aktive Jugendbeteiligung im Mobilitätsbereich zusammengestellt. Mein Dank gilt allen, die sich an der Studie beteiligt haben, ganz besonders aber den mitwirkenden Jugendlichen.

Niki Berlakovich
Umweltminister

Zusammenfassung: JUGEND-STIL in die Verkehrsplanung

Das Mobilitätsverhalten von jungen Menschen bis 18 Jahren unterscheidet sich von dem der Erwachsenen. Sie sind mobiler als diese und legen die meisten Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit Bus und Bahn zurück. Eltern- und FreundInnenaxis werden dann benützt, wenn die Möglichkeiten fehlen, eigenständig unterwegs zu sein. Jugendliche sind Vorbilder für unsere Gesellschaft in Bezug auf ihr umweltfreundliches Mobilitätsverhalten. Dennoch: Ab dem Führerscheinalter ändert sich ihr Verhalten radikal und das Auto als Symbol des Erwachsenseins ersetzt oft die bisher umweltfreundlich zurückgelegten Wege.

Um diesen *circus vitiosus* zu stoppen ist es notwendig, sich verstärkt mit den Hintergründen dieser Entwicklung sowohl aus Sicht der Verkehrsplanung und -politik als auch aus Sicht der Jugendarbeit und der Umweltbildung zu beschäftigen, denn nur durch eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen allen vom Themenbereich Verkehr & Mobilität betroffenen Sektoren ist es möglich, ganzheitliche Lösungen und Auswege zu entwickeln. Eine wichtige Rolle spielt dabei die Beteiligung junger Menschen an der Verkehrsplanung und -gestaltung, auch im Sinne der Förderung ihres Demokratieverständnisses.

Im Auftrag des Lebensministeriums hat daher das Umwelt-Bildungs-Zentrum Steiermark die vorliegende qualitative Studie erstellt, in der neben der Analyse fachbezogener Literatur 19 Verkehrs-, Umwelt-, Bildungs- und JugendexpertInnen aus Bund-/Land-/Stadtregierungskontexten in Form von ExpertInneninterviews zu Wort gekommen sind. Darüber hinaus wurden 3 Fokusgruppen mit insgesamt 27 Jugendlichen im Alter von 16-24 Jahren durchgeführt.

Die Studie hat ergeben, dass die Zusammenarbeit der Sektoren Umweltbildung und Jugendarbeit

und -Beteiligung bei Verkehrsplanungsprozessen in Zukunft eine wichtige Rolle spielen sollten. Alle ExpertInnen waren sich darüber einig, dass unter bestimmten Voraussetzungen die Einbeziehung von Jugendlichen bzw. ihrer Interessen in die Verkehrsplanung sowohl den Planungsprozess als auch das Planungsergebnis sowie die Projektidentifikation verbessern könnte. Als wichtigste Voraussetzung dafür wurde die Bereitschaft der Beteiligten, sich auf Neues einzulassen, genannt. Darunter verstehen die ExpertInnen die Entwicklung neuer sozialer und methodischer Kompetenzen in der Kommunikation, die ein gegenseitiges Verständnis für unterschiedliche Sichtweisen entstehen lassen und so den Verlauf des Prozesses verbessern. Jugendbeteiligung soll transparent und koordiniert verlaufen, mit einem klaren fachlichen und pädagogischen Konzept und einer realistischen Zielsetzung. Die Verbindlichkeit des Prozesses und die Möglichkeit für Jugendliche, Verantwortung zu übernehmen, spielen eine wesentliche Rolle, genauso wie ein kontinuierlicher Ablauf des Prozesses mit ausreichenden Ressourcen. Als Vorstufe zu einem Beteiligungsprozess ist es notwendig, Jugendliche durch professionelle Umweltbildung zu qualifizieren und bei ihnen ein entsprechendes Problembewusstsein zu wecken.

Im Rahmen eines Workshops mit beteiligten ExpertInnen wurden Schlussfolgerungen für weitere Umsetzungsmöglichkeiten entwickelt, die am Schluss der Studie zu finden sind. Diese unterstützen die begonnenen Initiativen des Lebensministeriums zur Jugendbeteiligung im Rahmen des Kinder-Umwelt-Gesundheits-Aktionsplans und zur Jugendmobilität im *klima:aktiv mobil* Programm. Es wird empfohlen, diese weiter auszubauen, weil damit auch der Jugendarbeit und den Jugendlichen selbst Unterstützung bei der Entwicklung und Umsetzung von Ideen und Konzepten für eine umweltfreundliche und gesundheitsfördernde Mobilität geboten werden kann.

Einleitung

Wir haben nachgefragt ...

Das wachsende Verkehrsaufkommen bringt neben erhöhten Risiken von Verkehrsunfällen sowie Verkehrsüberlastungen eine Reihe von Umweltbelastungen mit sich, die sich negativ auf die Umwelt und die Gesundheit der Menschen auswirken. Diese Entwicklung bringt neue Aufgaben für die Gesellschaft, die sich zusehends mit der Frage beschäftigen wird: „Wie kann die Mobilität erhalten bleiben, zugleich aber die Umwelt und Lebensqualität der BürgerInnen erhalten und gesichert werden?“ Auch die europäische Kommission stellt nicht mehr nur den wirtschaftlichen Aspekt des Verkehrs in den Vordergrund, sondern meint dazu im „Weißbuch – Die europäische Verkehrspolitik bis 2010“: „Ein modernes Verkehrssystem muss sowohl unter wirtschaftlichen als auch sozialen und ökologischen Gesichtspunkten auf Dauer tragbar sein.“¹

VerkehrsplanerInnen und -politikerInnen bewegen sich in einem ständigen Spannungsfeld zwischen einer Gesellschaft, die einerseits nach immer mehr Mobilität verlangt und andererseits aber nicht bereit ist, die negativen Auswirkungen einer einseitig auf den Autoverkehr ausgerichteten Verkehrsplanung und -politik der Vergangenheit zu tragen.

Junge Menschen bekommen als Erwachsene von morgen die Auswirkungen der gegenwärtigen Entwicklung steigender Motorisierung am stärksten zu spüren. In der Kindheit sind sie den negativen Auswirkungen des Autoverkehrs am stärksten beeinflusst (fehlende Frei- und Spielräume, Unsicherheit durch die Gefahr von Verkehrsunfällen, Klimawandel, Luftverschmutzung) und je älter sie werden, umso mehr leben sie in

einem Widerspruch zwischen dem Wunsch nach weniger Umweltbelastung einerseits und dem gleichzeitigen Wunsch nach Auto fahren im Erwachsenenalter andererseits. Das Auto erleben sie als Symbol für gesellschaftliche Anerkennung und Macht, etwas was sie zu einem vollwertigen Mitglied der Gesellschaft macht. Jugendliche leben mit diesem Widerspruch in sich, der von der Öffentlichkeit kaum bewusst thematisiert wird. So tragen viele – oft unbewusst – durch ihr eigenes unreflektiertes Mobilitätsverhalten zum weiteren Wachstum des Autoverkehrs und damit zu steigenden Umweltbelastungen und zum Klimawandel bei. Um diese Entwicklung zu stoppen, hat die Erfahrung gezeigt, dass eine allein auf infrastrukturelle Lösungen aufgebaute Handlungsweise nicht (mehr) ausreichend ist. Vielmehr müssen neue Kompetenzen und Stile entwickelt werden, die eine verstärkte Kommunikation zwischen allen vom Themenbereich „Verkehr & Mobilität“ betroffenen Sektoren z.B. Verkehrsplanung, Pädagogik, Soziologie etc. ermöglichen und ein intersektorales Zusammenarbeiten für die Entwicklung von ganzheitlich nachhaltigen Lösungen unterstützen. Mit der Beteiligung von Jugendlichen in Verkehrsplanungsprozessen, mit Einbeziehung der Jugendarbeit und verstärkter Bewusstseinsbildung zur Reflektion des eigenen Mobilitätsverhaltens der Jugendlichen soll ein neuer Impuls dafür gesetzt werden.

Im Rahmen der Klimaschutzinitiative des Lebensministeriums 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 Kinder, Jugendliche und MultiplikatorInnen sowie andererseits

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

Fördermöglichkeiten für derartige Projekte von jungen Menschen, Kinder-, Jugend- und Umweltorganisationen, Kommunen, Bundesländern etc. Weiters setzt das BMLFUW gemeinsam mit dem BMGFJ durch die Entwicklung und Umsetzung des Kinder-Umwelt-Gesundheits-Aktionsplans für Österreich² im Rahmen einer internationalen WHO-Vereinbarung der Umwelt- und GesundheitsministerInnen einen weiteren Schritt in Richtung Jugend. Laufender Schwerpunkt des Aktionsplans ist sowohl die Umsetzung von Jugendbeteiligung als auch die Entwicklung und Implementierung von Maßnahmen zum Schutz junger Menschen im Umwelt- und Gesundheitsbereich. Darüber hinaus setzt sich das BMLFUW für die Verbesserung der Umweltbedingungen für Kinder ein. Zahlreiche Projekte wurden in Zusammenarbeit mit anderen Ministerien, den Bundesländern, Kommunen, NGOs und anderen Institutionen durchgeführt. Der Bereich Mobilität & Verkehr bildet einen Schwerpunkt für diese Aktivitäten, insbesondere wurden auch Empfehlungen für eine kindergerechte Verkehrsplanung erarbeitet und publiziert.³ Im Sinne eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses sollen die zur Verfügung stehenden Instrumente des BMLFUW auf Basis der vorliegenden Studie weiterentwickelt werden.

Diese qualitative Erhebung beschäftigte sich mit der Fragestellung:

„Wie viel Verkehr erträgt die Jugend oder wie viel Jugend erträgt der Verkehr?“

Um Antworten auf diese Fragen zu bekommen, war es notwendig, alle von dieser Fragestellung betroffenen Sektoren und Kontexte miteinzubeziehen. Neben der Analyse fachbezogener Literatur wurden ExpertInneninterviews mit 19 ExpertInnen aus den Bereichen Jugend, Umwelt und Verkehr

² engl. CEHAPE – abgekürzt für Children’s Environment Health and Action Plan for Europe

³ siehe: Thaler Robert: Empfehlungen für eine kindergerechte Verkehrsplanung in: Eine gesunde Umwelt für unsere Kinder. Wien 2005

jeweils im Bund-/Land-/Stadtregierungskontext sowie eines universitären Kontextes, 2 LehrerInnen, die sich am klima:aktiv mobil Beratungsprogramm für Schulen beteiligt hatten, 2 Jugendorganisationen im Umwelt- und Naturschutzbereich, sowie 4 ProjektleiterInnen aus dem EU-Projekt „Alpine Awareness“ aus Deutschland, Frankreich, Südtirol und Italien durchgeführt. Vergleichend dazu wurden darüber hinaus 3 Fokusgruppen mit insgesamt 27 Jugendlichen zwischen 16 und 24 Jahren umgesetzt. Die qualitative Studie, die nicht den Anspruch hat wissenschaftlich repräsentativ zu sein, sondern vielmehr ein Stimmungsbild über Jugendmobilität und Möglichkeiten intersektoraler Zusammenarbeit ausgelotet hat, ist so aufgebaut, dass den Ergebnissen der ExpertInneninterviews und der Fokusgruppen eine Basisinformation zum Themenbereich vorangestellt ist. Diese enthält eine kompakte Bestandsaufnahme der Situation von Kindern und Jugendlichen sowie die Perspektiven der Sektoren Verkehrsplanung, Umweltbildung und Jugendarbeit sowie Jugendbeteiligung. Nach einer kurzen Beschreibung der methodischen Herangehensweise an diese Studie finden sich im Anschluss daran die Ergebnisse der ExpertInneninterviews und der Fokusgruppen sowie eine Beschreibung von Fallbeispielen, die den ExpertInnen in diesem Themenbereich bekannt waren. Die Studie zeigt Unterschiede, Schnittmengen und Handlungsfelder zwischen Verkehrsplanung, Umweltbildung und Jugendarbeit bzw. -beteiligung auf. Bei der Zusammenschau der Daten waren wir von den vielseitigen und bemerkenswerten Ergebnissen dieser intersektoralen Erhebung derart angetan, dass die Interviews in einem darauffolgenden Workshop mit einigen ExpertInnen und Jugendlichen weiter vertieft wurden. Die Ergebnisse dieses Workshops wurden in den Schlussfolgerungen mitberücksichtigt.

Wir möchten uns an dieser Stelle auch für die wertvollen Beiträge aller ExpertInnen und bei den Jugendlichen bedanken, ohne die diese interessante Arbeit nicht möglich gewesen wäre.

1. Basisinfo zu Verkehrsplanung, Umweltbildung und Jugendarbeit sowie Jugendbeteiligung

1.1. Perspektive „Kinder und Jugendliche“

Der Trend steigender Motorisierung lässt weitere Einbußen in der Lebensqualität durch Belastungen der Gesundheit und der Umwelt bzw. des Klimas befürchten, was insbesondere für Kinder und Jugendliche aus zweierlei Sicht von essentieller Bedeutung ist. Einerseits sind sie im Kindesalter die Leidtragenden des starken Autoverkehrs, andererseits tragen sie ab dem Alter, wo sie den Führerschein erwerben können, erheblich zum weiteren Wachstum des Straßenverkehrs bei. In gesellschaftspolitischen Prozessen werden Kinder und Jugendliche oft mit kleinen Erwachsenen gleichgesetzt, obwohl sie andere entwicklungspsychologische und körperliche Voraussetzungen aufweisen und die Welt völlig anders erfahren und begreifen als Erwachsene. Um mit jungen Menschen im Bereich „Verkehr & Mobilität“ gemeinsam neue Projekte umsetzen zu können, ist es wichtig ihre Erlebens- und Erfahrungswelten bereits im Kindesalter in Bezug auf den Straßenverkehr zu berücksichtigen.

1.1.1. Kinder: „Opfer“ steigender Motorisierung ...

Eine gesunde Entwicklung der Kinder gewinnt gerade im Hinblick auf steigende Umweltbelastungen immer stärker an Bedeutung. Explorative Studien zeigen, dass bei Kindern Entwicklungsdefizite in körperlicher und psychischer Hinsicht durch die steigende Motorisierung zu beobachten sind.

Unter die Räder gekommen ...

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 auseinanderzusetzen, Kontakte aufzubauen und Grenzen zu erfahren. Kindsein bedeutet Bewegung und aktives Handeln. Kinder möchten mitgestalten und ihre Umwelt begreifen. Kinderspiel heißt, Leben zu lernen und sich selbst zu erfahren. Dieses notwendige freie Spiel wird durch starke Umweltbelastung aufgrund des Autoverkehrs immer mehr behindert. Die jahrzehntelange an AutofahrerInnen orientierte Stadt- und Verkehrsplanung führte dazu, dass Kinder auf der Straße immer stärker gefährdet sind und daher eines vermehrten Schutzes bedürfen. Der Straßenverkehrsunfall ist Todesursache Nr. 1 für Kinder. Im Jahr 2007 starben 13 Kinder unter 15 Jahren auf Österreichs Straßen, 3617 wurden verletzt. 7 Kinder starben als MitfahrerIn im Auto, 3 als Fußgänger. Eltern haben auf diese Entwicklung damit reagiert, dass sie parallel zur Zunahme des motorisierten Verkehrs ihr Verhalten gegenüber ihren Kindern dahingehend verändert haben, dass sie diese immer häufiger mit dem Auto führen.

Diese Handlungsweise hat zur Konsequenz, dass die Unabhängigkeit und die Möglichkeit eigenständiger Erfahrungen der Kinder durch die ständige Begleitung immer mehr eingeschränkt wird.

Dazu kommt die vermehrte Attraktivität sog. Indoor-Aktivitäten wie das Fernsehen oder Computerspielen. Während die Kids früher durch freies ungeplantes Spiel an Orten und Plätzen draußen ihren Bewegungsdrang ausleben und dabei die städtische und ländliche Umwelt erfahren konnten, ist eine zunehmende Verdrängung der Kinder aus dem öffentlichen Raum zu beobachten. So gesehen kann ein Rückgang der absoluten Kinderunfallzahlen auch darauf zurückzuführen sein – wie es z.B. in der ersten Auflage des österreichischen Verkehrssicherheitsprogramms 2004 angemerkt wurde – dass immer weniger Kinder selbstständig, aktiv am Straßenverkehr teilnehmen. Eigenständige Erkundungen des lokalen Umfeldes in Gemeinschaft mit anderen Kindern und in immer weiteren Distanzen sind fast unmöglich geworden.

Stattdessen werden Kinder aus Angst vor Verkehrsunfällen zu ausgewählten Plätzen, die speziell für ihresgleichen vorgesehen und vorbereitet sind (sog. „Inseln“) wie Spielplätze, Kurse für Kinder, Kulturangebote etc. mit dem Auto gefahren.



Um Freunde zu treffen, geht man nicht mehr einfach vor die Tür, sondern man ruft an und plant die Begegnungen. Der Terminplan ersetzt die Spontaneität. Der Lebensraum setzt sich aus vielen isolierten Punkten zusammen, der kaum mehr freies

Spiel ohne Begleitung von Erwachsenen erlaubt. Der Erlebnis- und Erfahrungsraum „Gemeinde/ Stadt“ ist für viele junge Menschen eine lebensweltlich unzureichend vernetzte Summe von funktionalen „Inseln“, die nur mit Hilfe von „Elterntaxis“ erreicht werden können. Es wurde nachgewiesen, dass diese Behinderung der Spielmöglichkeiten psychische Folgen wie die Beschränkung des Neugierverhaltens und der Leistungsmotivation mit sich bringt. Darüber hinaus besteht ein kausaler Zusammenhang von Bewegung und geistiger sowie psychisch-emotionaler und sozialer Entwicklung. Kinder, die in Wohnumfeldern aufwachsen, in denen sie sich sicher und frei bewegen können, weisen eine höhere Selbstständigkeit und soziale Kompetenz auf als Kinder, die sich vorrangig körperlich inaktiv in Innenräumen aufhalten.¹

Körperliche Gesundheitsbelastungen durch den Straßenverkehr

Die Welt-Gesundheitsorganisation (WHO) definiert Gesundheit nicht nur als Abwesenheit von Krankheit, sondern als Zustand vollständigen, körperlichen, geistigen und sozialen Wohls. Demnach ist Gesundheit in unterschiedliche Lebensumstände eingebettet, die von vielfältigen in Wechselwirkung stehenden Faktoren in Gesellschaft und Politik bestimmt werden. Während die meisten schweren Infektionskrankheiten, Epidemien und Mangelkrankheiten des letzten Jahrhunderts weitgehend zurückgedrängt wurden, weisen epidemiologische Studien auf neue körperliche Risiken und Beeinträchtigungen der körperlichen Entwicklung von Kindern hin. Erhöhte Luftverunreinigungen, Lärmbelastungen, Unfallgefährdungen oder Beeinträchtigungen durch Chemikalien belasten immer stärker den kindlichen Organismus. So ist ein Ansteigen der Atemwegserkrankungen bei Kindern durch Luftverschmutzung verstärkt zu beobachten. Darüber hinaus kommt noch die Belastung durch steigenden Verkehrslärm. Kinder

¹ vgl. BMLFUW, BMGFJ (Hrsg.): Der österreichische Kinder-Umwelt-Gesundheits-Aktionsplan. Wien 2007

und Jugendliche, die von entsprechender Lärm- einwirkung betroffen sind, haben Konzentrations- störungen und Lernbeeinträchtigungen sowie ein erhöhtes Risiko für Bluthochdruck.



Der österreichische Kinder-Umwelt-Gesundheits-Aktionsplan, der vom Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft gemeinsam mit dem Bundesministerium für Gesundheit, Familie und Jugend im Juni 2007 veröffentlicht wurde, fasst u.a.

die Folgen mangelnder körperlicher Bewegung von Kindern und Jugendlichen durch den stetig steigenden Autoverkehr wie folgt zusammen: „Viele der Kinder und Jugendlichen sind dadurch körperlich zu wenig aktiv. Die motorischen Defizite in jungen Jahren können generell zu Bewegungsunlust, Ungeschicklichkeit aufgrund mangelnder Übung, Übergewicht (bzw. in weiterer Folge Fettleibigkeit) und zu verstärkter Verletzungsanfälligkeit führen und in weiterer Folge – in Verbindung mit den Risikofaktoren in späteren Jahren – zur Schädigung des Herz-Kreislaufsystems, des Haltungsapparats und anderen sogenannten Zivilisationskrankheiten. Die daraus entstehenden volkswirtschaftlichen Kosten sind derzeit noch nicht absehbar. Motorisch ungeschickte oder zu wenig geübte Kinder sind im erhöhten Ausmaß unfallanfällig. Angst vor Unfällen führt gleichzeitig zu weiterer Einschränkung von körperlichen Aktivitäten. Gleichzeitig gewinnen Kinder, die 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.“² Chronische psychosomatische und von der Umwelt mitbedingte Krankheiten

² ebenda S. 31-32

wie Allergien, Bewegungsmangel, Haltungsschäden und Übergewicht, Sprach- und Verhaltensauffälligkeiten sowie psychosoziale Dysfunktionen bei Kindern sind neue Herausforderungen, die in den Mittelpunkt einer kindergerechten Politik gestellt werden müssen.

1.1.2. ... und erwachsene VerkehrsteilnehmerInnen von morgen

Von der Kindheit ...

Die Mobilitätsbedürfnisse eines Kindes sind einfach zu beschreiben. Es möchte sich möglichst selbstständig zu Fuß oder mit dem Fahrrad bewegen und im häuslichen und schulischen Nahbereich FreundInnen treffen, mit denen es die nähere Umgebung nach Spiel- und Sportgelegenheiten „absucht“.

Kinder nehmen dabei sehr schnell wahr, dass sie durch den Autoverkehr in ihren Wünschen und Bedürfnissen eingeschränkt werden und wünschen sich mehr Platz, mehr „Grün“ und weniger Autoverkehr in ihrem Terrain. Werden Sie dazu aufgefordert, Ideen und Lösungen zu entwickeln, wie ihre Bedürfnisse und Wünsche umgesetzt werden könnten, beteiligen sie sich aktiv an möglichen Verbesserungsvorschlägen. Nur: Diese Möglichkeiten, ihren Bedürfnissen Ausdruck zu verleihen, sich aktiv mit dem Problem auseinanderzusetzen und gemeinsam mit der Unterstützung und dem Wohlwollen von Erwachsenen neue Ideen zu realisieren, erhalten sie nur selten. Die Folge davon: Kinder erleben unbewusst auf ihren alltäglichen Wegen zu Fuß oder mit dem Fahrrad, dass sie als Nicht-Autofahrer zur Gruppe der benachteiligten VerkehrsteilnehmerInnen gehören und dass ihr Bewegungsspielraum durch die Gefahren des Straßenverkehrs stark eingeschränkt ist. Dazu kommt noch, dass sie auch Busse und Bahnen auf ihren täglichen Wegen zum Ausbildungsort nicht gerade als sehr positiv erleben.³ Sie kritisieren

³ vgl.: Institut für Wohnen und Umwelt (Hrsg.): Mobilität und verkehrsbezogene Einstellungen 11- bis 15-Jähriger. Darmstadt 1997

vor allem die schlechten Verbindungen und die geringen Frequenzen, die Verspätungen, die unattraktiven Haltestellen und besonders die Kinder- und Jugendfeindlichkeit, die ihnen manchmal vom Personal der Verkehrsbetriebe entgegengebracht wird.

... zur Jugendzeit



Kinder sind hochmobil. Obwohl sie die meisten ihrer Wege mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurücklegen und damit eigentlich Vorbildfunktion für Erwachsene im Sinne eines bewussten, nachhaltigen Mobilitätsverhaltens hätten, erfahren sie dafür in der gängigen Verkehrserziehung kaum Wertschätzung. Vielmehr werden Sie darauf konditioniert, Verkehrsregeln aufzusagen und zu lernen, die auch (wie sie in der Verkehrsrealität erfahren) Erwachsene immer wieder brechen. Für ihre Sicherheit werden sie angewiesen, längere Wege zu gehen, reflektierende Kleidung zu tragen und sich möglichst unauffällig im Straßenverkehr zu verhalten. Die Frage, wie das Verkehrssystem kindergerechter gestaltet werden könnte, wird wenig thematisiert.

Die mangelnde Wertschätzung für ihr Verhalten und die negative Erfahrung als FußgängerIn, RadfahrerIn, Bus- und BahnfahrerIn eher gering beachtete Minorität im Straßenverkehr zu sein, wird mit dem positiven Bild des Verkehrsmittels „Auto“ im Alltag, in Büchern und Filmen verknüpft. Hier spielt auch die oft sehr aufwändig gestaltete Autowerbung eine wichtige Rolle. AutofahrerInnen erscheinen den jungen Menschen als omnipoten-

te Personen mit gesellschaftlicher Vorrangstellung, das Auto ist ein Mittel zur Machtdemonstration. Dazu kommt noch, dass die in diesem Alter typischen „Ablöseprozesse“ von den Eltern ein gesteigertes Bedürfnis nach unabhängiger Mobilität hervorrufen, was durch das eigene Auto stärker unterstützt wird. Diese Erfahrungen führen dazu, dass sich viele Jugendliche langsam von den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes 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 hier beobachtete Widerspruch zwischen dem Wunsch nach „weniger Autos“ und der Einsicht, dass der Straßenverkehr für Kinder und Jugendliche gefährlich ist und der zukünftigen Vorstellung, selbst endlich „AutofahrerIn“ zu sein, wird von den verantwortlichen Erwachsenen kaum angesprochen, sodass der Erwerb des Führerscheins und die Nutzung des Autos unbewusst von vielen Jugendlichen mit dem Eintritt in das Erwachsenenleben gleichgesetzt wird. Erfahrungen in der Arbeit mit Jugendlichen im Alter von 16-17 Jahren haben gezeigt, dass bis zu 99 % der angesprochenen Jugendlichen als Lieblingsverkehrsmittel das „Auto“ nennen und ebenso viele den Führerschein so schnell wie möglich erwerben wollen. Ab diesem Zeitpunkt tragen viele junge Menschen mit ihrem eigenen Mobilitätsverhalten durch tägliche Autonutzung am weiteren Wachstum des Verkehrs und damit zu steigenden Umweltbelastungen bei. Gleichzeitig können sie aber bei ausreichendem Bewusstsein und Wertschätzung ihrer vorbildlichen Rolle als Umweltverbundbenutzer eine Vermittler- und Modellrolle für Eltern, LehrerInnen und andere Erwachsene übernehmen.

1.2. Perspektive „Verkehrspolitik und -planung“

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.

Dennoch: 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.

Wo immer möglich wurden Bauordnungen beschlossen, die den Lebensraum der Autos sichern, Fahrbahnen wurden verbreitert bzw. neue Straßen und Parkplätze gebaut – dadurch wurde das Ansteigen des Autoverkehrs weiter gefördert. Mit dem für viele verfügbaren motorisierten 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.



Das Autoverkehrsaufkommen steigt ...

Heute gibt es dreißig 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 Der Wohlstand eines Landes wird nicht an den Möglichkeiten von Mobilität gemessen, sondern anhand der Pkw-Dichte. Die Folge davon 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 unter anderem vor allem junge Menschen in den ländlichen Regionen stark betroffen.

1.2.1. Verkehrsplanung und BürgerInnenbeteiligung

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.

¹ Verkehrsclub Österreich (Hrsg): Automobilität – die Grenzen als Chance. Wien 2007

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 und wachsender Umweltbelastungen, des Klimawandels und sich stärker entwickelndem Gesundheitsbewusstseins der Bevölkerung ist es immer häufiger gefragt, lebensqualitätsrelevante Entscheidungen für die BürgerInnen zu treffen. Anzunehmen ist, dass damit aber die gängige Vorgangsweise des politisch-administrativen Systems in der Verkehrsplanung durch zahlreiche BürgerInnenproteste beeinträchtigt wird und die Planungsprozesse sowie die Kommunikation mit der Bevölkerung immer schwieriger werden lassen.

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

Dabei 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 – mit einbezogen. Damit wird die Identifikation der Bevölkerung mit den Planungsergebnissen und damit auch die Qualität verbessert.

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 intersektorale Zusammenarbeit z.B. mit dem Sektor Pädagogik erreicht werden könnte.



1.2.2. Jugendgerechte Verkehrsplanung

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/e erwachsene/r Autofahrer/in ganz andere Anforderungen an das Verkehrssystem und die Raumnutzung als ein Kind oder ein Jugendlicher. 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.

Junge Menschen müssen wertschätzender wahrgenommen und ihre Anliegen stärker als bisher in bestehende Richtlinien, Normen und gesetzliche Regelungen für den Verkehr integriert und damit für die alltägliche Praxis verbindlicher werden. Neben 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 unterschiedlicher Sichtweisen, sodass ganzheitlichere Lösungen entwickelt werden können. Die Beteiligung junger Menschen könnte auch aus anderen Perspektiven für die Verkehrsplanung interessant sein: Es ist anzunehmen, dass durch ernsthafte Jugendbeteiligung die Identifikation mit den Projekten verbessert wird und dass damit junges Kreativitätspotential eingebracht werden könnte. In die traditionelle Verkehrsplanung könnte damit ein neuer Stil und eine neue Haltung des menschlichen Umgangs einfließen und dem ös-

terreichischen Prinzip der „Nachhaltigen Entwicklung“ entsprochen werden. Darüber hinaus werden auch umweltpädagogische und demokratiepolitische Aspekte bei den Jugendlichen angesprochen, denn auch hier besteht Handlungsbedarf. In den Medien werden Jugendliche immer wieder als politikverdrossen, hedonistisch und spaßsüchtig dargestellt. Tatsächlich ist das politische Engagement lt. Fachliteratur für die breite Mehrheit der Jugendlichen heute weniger ein Thema als es z.B. in den frühen 80er- Jahren war. Hier drängt sich aber sehr wohl auch die Frage auf, ob nicht das konstatierte politische Desinteresse eine Reaktion auf eine Politik ist, die Bedürfnisse, Anliegen und Probleme der Jugendlichen nicht wahr und ernstnimmt und sich diesem Bereich viel zu wenig annimmt.



1.3. Perspektive „Umweltbildung“

1.3.1. Internationale Grundlagen der „Umweltbildung“

Von der nachhaltigen Entwicklung ...

Mit zunehmenden Anzeichen der globalen Umweltzerstörung zeigte sich in den 70er-Jahren die internationale Gemeinschaft beunruhigt über die Auswirkungen von Entwicklung auf die Ökosysteme und das Wohlergehen der Menschen. Die Weltumweltkonferenz¹ war die erste globale Umwelt- und Entwicklungskonferenz der Vereinten Nationen, die sich mit regionalen Umweltproblemen und dem „sauren Regen“ in Skandinavien befasste. Die Ergebnisse dieser Konferenz führten trotz starker Konflikte dazu, dass das Konzept „Nachhaltige Entwicklung“ erstellt und zahlreiche Umweltschutzorganisationen gegründet wurden. 1987 veröffentlichte die Weltkommission für Umwelt und Entwicklung den sog. Brundtlandbericht, der erstmals eine genaue Definition dieses Begriffes enthielt. Diese Definition wird in allen nachfolgenden internationalen Umweltvereinbarungen verwendet:

- „Entwicklung zukunftsfähig zu machen heißt, dass die gegenwärtige Generation ihre Bedürfnisse befriedigt, ohne die Fähigkeit der zukünftigen Generation zu gefährden, ihre eigenen Bedürfnisse befriedigen zu können.
- Eine zukunftsfähige Entwicklung ist ein Prozess der Veränderung, in dem die Nutzung der Ressourcen, die Struktur der Investitionen, die Orientierung des technischen Fortschrittes und die institutionellen Strukturen konsistent gemacht werden mit den zukünftigen und den gegenwärtigen Bedürfnissen.“²

Eine Weichenstellung in den Bestrebungen nach mehr Umweltschutz in der Politik brachte der 1992 in Rio de Janeiro durchgeführte Erdgipfel.³ Hier wurde erstmals nachhaltige Entwicklung als normgebendes Leitprinzip der Staatengemeinschaft, der Weltwirtschaft, der Weltzivilgesellschaft anerkannt und als Grundprinzip der Rio-Deklaration und der Agenda 21 (ein entwicklungs- und umweltpolitisches Aktionsprogramm für das 21. Jahrhundert) verankert. Konkretisiert wurde der Begriff „Nachhaltigkeit“ in weiteren nachfolgenden Prozessen (z.B. Klimarahmen-Konvention, Kyoto-Protokoll).

... zur Bildungsdekade

Im Jahr 2002 fand in Johannesburg der Weltgipfel über nachhaltige Entwicklung statt, der die Umsetzung der Rio-Verpflichtungen kritisch überprüfte. Die Vereinten Nationen erklärten in Anlehnung an den Johannesburger Aktionsplan die Jahre 2005 bis 2014 zur „Weltdekade der Bildung für nachhaltige Entwicklung“ (Education for Sustainable Development).



Damit sollte hingewiesen werden, dass Bildung und Lernen eine essentielle Grundlage für die Umsetzung nachhaltiger Entwicklung sind. Koordiniert von der UNESCO ist es Ziel der Bildungs-

¹ engl. „United Nations Conference on Human Environment“

² url: <http://de.wikipedia.org/wiki/Brundtlandbericht>, 13.12.2007

³ engl. „United Nations Conference on Environment and Development“

dekade, zur Umsetzung der Agenda 21 durch Bildungsmaßnahmen beizutragen und nachhaltige Entwicklung weltweit in den nationalen Bildungssystemen zu verankern.

Was unterscheidet Bildung für nachhaltige Entwicklung von der Umweltbildung?

„Umweltpädagogik ist ein in den 1970er-Jahren aufgekommener Bildungsansatz, der einen verantwortungsbewussten Umgang mit der Umwelt und den natürlichen Ressourcen vermitteln soll. Wesentlich beteiligt waren die Umweltbewegungen dieser Zeit und sind bis heute die daraus entstandenen Organisationen und Institutionen.“⁴

Seit 1979 gibt es in österreichischen Schulen u.a. das Unterrichtsprinzip „Umwelterziehung“. Vor mehr als 30 Jahren bereits wollte man also nicht nur Fachwissen, sondern auch ökologische Handlungskompetenz, die Vermittlung ganzheitlicher Sichtweisen sowie die Befähigung zum Engagement vermitteln. Heute sind nicht nur Aktivitäten im Bereich der Umwelt, sondern auch im Bereich der politischen Bildung, der Reformpädagogik (z.B. im Zusammenhang mit „Community Education“ – dem Bemühen, Schule und Gemeinwesen zusammenzubringen) und der 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 im 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.“⁵

1.3.2. Das Thema „Verkehr & Mobilität“ im Schulunterricht

Umweltbildung im Sinne Nachhaltiger Entwicklung verfolgt das Ziel, jungen Menschen bewusst zu machen, dass in einem geschlossenen System kein Handeln ohne Folgen bleibt, dass alles miteinander verbunden ist und aus dem das Gefühl der Verantwortung für das eigene Handeln erwächst. Der Bereich „Verkehr und Mobilität“ spielte in der Umweltbildung in der Vergangenheit jahrelang eine eher untergeordnete Rolle, obwohl (oder vielleicht auch weil?) Mobilität ein gesellschaftlich hoch angesehener Wert ist und die Umweltbelastungen sowie der Klimawandel vor allem auch durch den Autoverkehr verursacht werden. Die Mobilität durch das Auto brachte eine starke Bindung an dieses Verkehrsmittel und ist zu einem derartig wichtigen Teil unserer Lebensweise geworden, den kaum jemand freiwillig aufgeben möchte. Die Komplexität und Vielschichtigkeit des Themas, vielleicht auch ein bisschen „Technikangst“ oder aber auch der damals „radikale“ (im Sinne von lat. Radix = Wurzel, Ursprung) Ansatz, der den ausschließlichen Verzicht des Autos gefordert hat, mögen wohl Gründe dafür sein, warum sich der Bildungsbereich dieses Themas kaum angenom-

⁴ url: www.de.wikipedia.org, 16.11.2007

⁵ Herz Otto et al: Bildung für nachhaltige Entwicklung, Leverkusen 2001. S. 78

men hat. Die immer stärker spürbaren schädlichen Auswirkungen des Straßenverkehrs bewirken, dass nun auch das Thema „Verkehr & Mobilität“ Schritt für Schritt in die Umweltbildung einfließt. Diese radikale Sicht des völligen Autoverzichts hat neuen pädagogischen Zielen Platz gemacht, nämlich die Vermittlung eines nachhaltigen, bewussten Mobilitätsverhaltens unter Einbeziehung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes bereits ab dem Kindesalter. Das bedeutet z.B. kurze Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurückzulegen, wenn möglich und zumutbar auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen, Fahrgemeinschaften zu bilden usw.



Durch individuelles, bewusstes Handeln der einzelnen BürgerInnen soll damit letztendlich eine Reduktion des Straßenverkehrsaufkommens erreicht werden. In dem Bewusstsein, dass Umweltbildung damit im Widerspruch zu dem steht, was die Konsumgesellschaft Kindern und Jugendlichen vorlebt (Motto: Das Auto ist das einzig mögliche Verkehrsmittel, warte nur, bis du den Führerschein hast, dann bist du auch mobil), wurde eine spezielle Methodik und Didaktik entwickelt, um die Beschäftigung mit dem Thema so ansprechend wie möglich zu machen.

Neben Fachwissen wird auch Problemwissen (z.B. Welche Folgen hat eine autoorientierte Verkehrsplanung auf Gesundheit und Umwelt? Was passiert, wenn die Verkehrspolitik so bleibt wie

bisher?) und Handlungswissen (z.B. Wo bekomme ich Informationen über öffentliche Verkehrsmittel, Fahrkarten, Radwege?) vermittelt. 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.



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)
- Vorreiterrolle für Erwachsene
- Eigenverantwortung, Selbstbestimmung und Selbstständigkeit
- Der partizipative, demokratische Ansatz
- Transparenz, Reflexivität, Nachhaltigkeit, Handlungsorientiertheit
- Lernen durch Erleben

1.3.3. Peer Group Education

Die Ergebnisse der ExpertInneninterviews und der Fokusgruppen bestätigen aktuelle Studien, 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 sie 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 vermehrt in Programme und Angebote der EntscheidungsträgerInnen einzubeziehen. Der partizipative Ansatz hat sich in vielen Projekten als erfolgsversprechend gezeigt, Darüber hinaus könnte der Peer-Education-Ansatz eine neue Chance bieten, die Partizipationsidee auch tatsächlich umzusetzen.

Was ist Peer-Education?

Die Peer-Education geht von folgendem Sachverhalt aus: Je älter Jugendliche werden, umso eher beginnen sie, sich von den Wertvorstellungen und Verhaltensmuster ihrer Eltern und anderer Erwachsener 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 Rolle spielen. Die Möglichkeit, die Methode der „Peer Education“ im Bereich „Verkehr & Mobilität“ einzu-

setzen, wird hier besonders angeführt, da in dem von 2004 – 2006 umgesetzten EU-Projekt „Alpine Awareness“ sehr positive Erfahrungen mit diesem Ansatz Balance-Funktion übernehmen. Die Stärkung und Ausbildung solcher „Peer Leader“, mit dem Ziel positiven Einfluss auf die gleiche Sozialgruppe zu nehmen, ist der pädagogische Handlungsansatz von Peer-Education.

„Peer Leader“ sind im Gegensatz zu „MultiplikatorInnen“ In derselben Sozialgruppe sind aktiv, „MultiplikatorInnen“ gehören einer anderen Gruppe an. Sie motivieren z.B. jüngere SchülerInnen dazu, nicht mit dem Rauchen anzufangen.

Peer-Education findet sowohl in der schulischen als auch 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 Umweltzeichen Schulen).



Die Mehrheit der außerschulischen Jugendarbeit, hier vor allem die offene Jugendarbeit, arbeitet im Präventionsbereich und setzt hier viele unterschiedliche Methoden, darunter auch Peer-Education in den Bereichen „Sucht“, „Gewalt“, „Drogenmissbrauch“, „sexueller Missbrauch“ u.a. ein.

1.4. Perspektive „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. Im Mittelpunkt der Jugendarbeit stehen die Jugendlichen selbst. Außerschulische Jugendarbeit unterstützt die Persönlichkeitsentwicklung der Jugendlichen und fördert soziales Verhalten und Bewusstsein. Gleichzeitig beschäftigt sie sich mit weitreichenden gesellschaftspolitischen Fragen und zielt darauf ab, Jugendliche zur Mitverantwortung für die demokratische Entwicklung der Gesellschaft zu befähigen. Dabei lassen sich grob zwei Arbeitsfelder unterscheiden: die verbandliche Jugendarbeit und die offene Jugendarbeit.



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 Organisation arbeitet ehrenamtlich.

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. In den verbandlichen Organisationen treffen sich Kinder und Jugendliche zumeist regelmäßig in

¹ Der Text über die verbandliche Jugendarbeit wurde uns dankenswerter Weise von Mag. Benedikt Walzel, Geschäftsführer der Bundesjugendvertretung, zur Verfügung gestellt

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 zur wechselseitigen Beziehung besteht unter anderem darin zuzulassen, dass erwachsene Personen diesen Einblick bekommen.

Die 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 Angeboten 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

² Auszüge aus: Offene Jugendarbeit in Österreich – Eine erste Begriffserklärung als Grundlage für bundesweite Vernetzung. Dankenswerter Weise zur Verfügung gestellt von Mag.^a Sabine Liebenritt, Geschäftsführerin des bundesweiten Netzwerkes Offene Jugendarbeit

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.



Mögliches Handlungsfeld für Jugendarbeit: „Verkehr & Mobilität“

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 %), 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 der 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

1.5. Perspektive „Jugendbeteiligung“

1.5.1. 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 Menschenrechtskonvention)
- 1992: Rio-Deklaration und Agenda 21 (hier wird sowohl Umweltbildung und Jugendbeteiligung angesprochen)
- 1999: Entschliessung des Rates 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

Spätestens seit Inkrafttreten der UN-Kinderrechtskonvention 1992 ist Kinder- und Jugendbeteiligung in aller Munde. Inzwischen gibt es neben dem Europäischen Jugendparlament 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 3 Grundformen von Beteiligung unterschieden werden:

- Parlamentarische Beteiligung (z.B. Jugendgemeinderäte, Jugendparlamente)
- offene Formen (z.B. Jugendforen, BürgermeisterInnensprechstunden, Jugendstudien)
- projektbezogene Formen (z.B. Planung eines Jugendzentrums, Erstellen eines Verkehrskonzeptes oder Spielplatzgestaltung)

Dieser Leitfaden bezieht sich hauptsächlich auf die projektbezogenen Formen 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 sehen können und sich mit dem Produkt ihrer Arbeit identifizieren können.

Darüber hinaus wird in der Literatur zwischen 9 verschiedenen Ebenen in der Jugendbeteiligung unter-

schieden 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, in der man sich bewegt.

1.5.2. Stufen der Jugendbeteiligung

Die folgende Beschreibung der Stufen der Beteiligung stammen vom Kärntner Landesjugendreferat.⁴ 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.

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 Fragebogen 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 Erwachsenen lediglich mitgeteilt.

Inwieweit bei Jugendbeteiligungsprozessen das Thema „Verkehr & Mobilität“ eine Rolle spielt, ist bis dato noch kaum untersucht worden. Noch weniger gibt es Daten darüber, ob überhaupt Interesse seitens der EntscheidungsträgerInnen besteht, mit Jugendlichen gemeinsam zu planen und inwieweit die von den Jugendlichen ausgearbeiteten Ideen und Konzepte auch umgesetzt werden können. Was kann es bringen, wenn Jugendliche in der Verkehrsplanung stärker berücksichtigt werden? Kann die Qualität der Ergebnisse damit verbessert werden? Die folgenden Ergebnisse der ExpertInneninterviews und der Fokusgruppen sollen uns einen Überblick über die österreichische Situation aus unterschiedlichen Perspektiven geben.

⁴ aus url: <http://www.jugend.ktn.gv.at>, 26.09.2008

2. Methodik

2.1. Studiendesign

2.1.1. Problemdiskussion

- Die Verkehrsentwicklung stimmt nicht überein mit den umwelt- und verkehrspolitischen Zielsetzungen der Nachhaltigkeit und des Klimaschutzes.
- Der Autoverkehr und die damit verbundenen negativen Auswirkungen auf die Lebensqualität der Jugendlichen steigt stetig. Jugendliche sind einerseits Betroffene, andererseits aber ab dem Führerscheinalter als AutofahrerIn selbst Verursacher von Verkehrsproblemen.
- Der steigende Autoverkehr beeinträchtigt immer stärker die gesunde Entwicklung von Kindern und Jugendlichen durch erhöhte Unfallgefährdung, Bewegungsmangel, umweltbedingte Erkrankungen, mangelnde Verkehrskompetenz durch Abnahme der Fußwege und Zunahme von Autofahrten, Abnahme der sozialen Kompetenz etc.
- Das Bewusstsein für einen nachhaltigen Umgang mit dem Auto und die zusätzliche Möglichkeit der Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes wird in der Gesellschaft kaum vorgelebt und ist bei den Jugendlichen nur mangelhaft vorhanden. Dieser Trend wird zukünftig zu einem weiteren Ansteigen des Autoverkehrs führen. Es gibt zu wenig (schulische) Umweltbildung im Bereich Verkehr/Mobilität bzw. sie greift zu wenig nachhaltig.
- Jugendliche (bzw. deren Mobilitätsbedürfnisse) finden zu wenig Beachtung bei der Planung und Gestaltung von Gemeinden/ Ortsteilen/Städten und bei Mobilitätsdienstleistern. Sie werden dadurch nur mit den

Verkehrsmaßnahmen konfrontiert, ohne ihre Erfahrungen als „AlltagsexpertInnen“ einbringen zu können. Mangelnder Dialog und mangelnde Transparenz sowie keine Möglichkeit, die Abwägung und Zusammenführung unterschiedlicher Interessen kennen zu lernen, führt zu einem abnehmenden Vertrauen in die Politik und Verwaltung sowie zu einer Minderung der Identifikation mit den Verkehrsmaßnahmen und des Demokratieverständnisses.

- Eine intersektorale Zusammenarbeit zwischen VerkehrsplanerInnen, UmweltpädagogInnen und Jugendlichen bei konkreten Stadt- und Verkehrsplanungsprojekten und mit entsprechenden jugendgerechten Methoden existiert in Österreich kaum. Diese mangelnde Kultur der intersektoralen Zusammenarbeit schwächt die Möglichkeit eines kontinuierlichen Qualitätsverbesserungsprozesses bei den Verkehrslösungen im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung und des Klimaschutzes.

2.1.2. Leitende Fragen:

- Welche Mobilitätsbedürfnisse haben Jugendliche von 16-24 Jahren und welche Anforderungen stellen sie an die Verkehrsplanung und Stadtentwicklung aus ihrer Sicht?
- Können Jugendliche in der Verkehrsplanung und Stadtentwicklung ihre Ideen und Vorstellungen des Verkehrssystems genügend einbringen? Fühlen sich Jugendliche in der Verkehrsplanung und Stadtentwicklung im Sinne von Mitgestaltung wahrgenommen?
- Welche Hypothesen und Erfahrungen existieren zur Jugendbeteiligung im Bereich Verkehr/Mobilität von den unterschiedlichen

AkteurInnen im Arbeitsfeld (Verkehrsplanung, Umweltbildung, Jugendarbeit)?

- Wodurch unterscheidet sich „Umweltbildung“ von „Jugendbeteiligung“. Welche Schnittmengen ergeben sich? Werden Methoden der Umweltbildung bei Verkehrsplanungsprozessen bzw. Umsetzung von Verkehrsmaßnahmen mit Jugendlichen eingesetzt und welche sind diese?
- Welche Methoden sind bei der Umsetzung von Jugendbeteiligungsprojekten im Bereich „Verkehr & Mobilität“ besonders wirkungsvoll?
- Welche Bedingungen (z.B. politische Rahmenbedingungen, Zeit, Ressourcen, intersektorale Zusammenarbeit) müssen erfüllt sein, damit projektorientierte Jugendbeteiligung im Bereich „Verkehr & Mobilität“ für alle AkteurInnen zufriedenstellend und erfolgreich ist? Welche Voraussetzungen sollten die beteiligten Jugendlichen mitbringen (z.B. Hintergrundinformation, Betroffenheit, Erfahrungen), welche die beteiligten Erwachsenen? Wie kann die Instrumentalisierung der Jugendlichen zu verschiedenen (z.B. politischen) Zwecken verhindert werden?
- Kann das Querschnittsthema „Jugendbeteiligung im Bereich „Verkehr & Mobilität“ zu einer intersektoralen Zusammenarbeit motivieren und welche Ergebnisse können daraus resultieren?
- Wodurch kann projektorientierte Jugendarbeit im Bereich „Verkehr & Mobilität“ in den Bundesländern und Kommunen forciert werden?
- Kann die Beteiligung von Jugendlichen die Nachhaltigkeit und Qualität von Verkehrsmaßnahmen im Sinne eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses sowie die Identifi-

fikation der Bevölkerung mit den Verkehrsmaßnahmen erhöhen? Welcher Nutzen bleibt für die einzelnen AkteurInnen?

2.1.3. Hypothesen:

- Eine fachgerechte Jugendbeteiligung in der Verkehrsplanung bringt höchstmöglichen Konsens und eine Sicherung der Mobilität, die für die Entwicklung des Landes und für die Lebensqualität der Betroffenen notwendig ist, sowie einen kontinuierlichen Verbesserungsprozess von Verkehrsmaßnahmen im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung und des Klimaschutzes.
- Eine intersektorale Zusammenarbeit zwischen UmweltpädagogInnen, JugendarbeiterInnen und VerkehrsplanerInnen/-politikerInnen unter Einbeziehung betroffener Jugendlicher als „AlltagsexpertInnen“ in die Planung und Umsetzung von Verkehrsmaßnahmen verbessert die Qualität der Ergebnisse und bringt einen nachhaltigen Nutzen für alle Beteiligten.
- Verstärkte Umweltbildung im Bereich „Verkehr & Mobilität“ steigert den Informationsgehalt für die Jugendlichen und kann zu einem bewussteren Umgang mit den Verkehrsmitteln „Auto“ und „Flugzeug“ beitragen.
- Die Beteiligung von Jugendlichen bei Verkehrsplanungsprozessen fördert den Dialog und das Vertrauen der Jugendlichen zu Politik und Verwaltung. Jugendliche lernen dabei demokratische Prozesse kennen und entwickeln mehr Demokratieverständnis.

2.2. Studienerarbeitung als Prozess

Diese qualitative Studie basiert auf den Ansätzen der „Aktionsforschung“ und der „Grounded Theory“. Das bedeutet, dass der Erhebungsprozess selbst ein Instrument der Bewusstseinsbildung und auch Motor für Aktionen und Selbstermächtigung ist. Es geht dabei nicht darum, Jugendliche und ExpertInnen aus den verschiedenen Fachgebieten als Studiengegenstand zu sehen, sondern als Studienbeteiligte. Es gilt ihre Bedürfnisse herauszufinden und mindestens gleich viel gilt es, das System zu analysieren und zu irritieren, in dem Interessen von Jugendlichen augenscheinlich marginale Größen sind. Ein gemeinsamer Lernprozess soll durch das Vorhaben in Gang gesetzt werden. Das Ergebnis soll zu sozialen Veränderungen führen, die Handlungsmöglichkeiten der Beteiligten sind verändert bzw. erweitert. Jugendliche machen sehr vielfältige Erfahrungen im Verkehrsbereich und sind hier auch als „AlltagsexpertInnen“ angesprochen. Die Auswahl der Fallbeispiele, FokusgruppenteilnehmerInnen und ExpertInnen erfolgte nach dem Prinzip des „theoretischen Sampling“, was bedeutet, dass nicht die Repräsentativität im Vordergrund steht, sondern die Fälle nach dem Kriterium ausgewählt werden, ob sie neue Erkenntnisse vermuten lassen. Das Design war prozessgeleitet, d.h. das gesammelte Wissen eines Schrittes formte die weitere Vorgangsweise der Recherchen.

2.2.1. Interviews mit 19 FachexpertInnen

Die Grundlage dieser qualitativen Studie bildeten Interviews mit 19 ExpertInnen, die im Zeitraum von Juni-August 2008 durchgeführt wurden. Zwei Interviews wurden face to face umgesetzt und 17 telefonisch. Für die telefonische Befragung erfolgte in der Regel der Erstkontakt mittels eines Telefonats oder E-Mails, in dem das Vorhaben kurz erklärt wurde, zu einem ExpertInneninterview eingeladen und um die Nennung eines günstigen Telefontermins ersucht wurde, da das Interview ein Zeitfenster von einer halben Stunde bis 1 Stunde (bei

einem Teilnehmer 2 Stunden) in Anspruch nahm. In 14 Fällen führte dies direkt zur telefonischen Befragung, in 4 Fällen delegierte die Kontaktperson an Vertretungen, in einem Fall kontaktierte die Interviewerin selbst einen anderen Vertreter.

Die folgende Tabelle zeigt eine anonyme Übersicht über die befragten ExpertInnen aus den Sektoren Verkehr/Umwelt/Jugend, die sowohl aus Bund-, Landes- und Stadtregerungskontexten, als auch aus dem universitären Bereich, aus dem Bereich der (Offenen) Jugendarbeit, der Schule und dem Projektbereich kommen.

Übersicht ExpertInneninterviews		
lfd.Nr	Behörden und Institutionen	Gender
I1	Verkehr / Ministerium	m
I2	Verkehr / Land	m
I3	Verkehr / Stadt	m
I4	Umwelt / Ministerium	m
I5	Umwelt / Ministerium	m
I6	Umwelt / Land	m
I7	Umwelt / Stadt	m
I8	Jugend / Ministerium	m
I9	Jugend / Land	m
I10	Offene Jugendarbeit / Stadt	m
I11	österreichweite Jugendorganisation	m
I12	österreichweite Jugendorganisation	w
I13	Universität	m
I14	Neue Mittelschule Großstadt	w
I15	AHS Mittelstadt	w
I16	Projektpartnerin „Alpine Awareness“	w
I17	Projektpartnerin „Alpine Awareness“	w
I18	Projektpartner „Alpine Awareness“	m
I19	Projektpartner „Alpine Awareness“	m

Die ExpertInnen aus dem Verwaltungsbereich, dem universitären Bereich und dem Bereich der Jugendarbeit verfügen über eine mehrjährige, vielfältige Expertise jeweils in ihrem Fachbereich, so dass hier eine möglichst breite, qualitätsvolle Betrachtungsweise des Themenbereichs zu erwarten war. Inwieweit auch intersektoral zusammengearbeitet wurde, war bei der Auswahl der In-

terviewpartnerInnen jedoch nicht klar. Die übrigen Befragten wurden deswegen ausgewählt, weil sie in unterschiedlichen Fallbeispielen für Jugendbeteiligung im Bereich „Verkehr & Mobilität“ mitarbeiten. So hat eine Jugendorganisation im Rahmen der WHO-Initiative CEHAPE des österreichischen Kinder-Umwelt-Gesundheits-Aktionsplans Erfahrung im Bereich Jugendbeteiligung und die befragten LehrerInnen haben mit ihren Klassen am klima:aktiv Beratungsprogramm für Mobilitätsmanagement für Schulen und Jugend teilgenommen und somit Erfahrungen mit Mobilitätsprojekten mit Jugendlichen gesammelt. Um auch einen Vergleich der Situation über österreichische Grenzen hinweg treffen zu können, wurden darüber hinaus die PartnerInnen aus dem EU-Projekt „Alpine Awareness“ eingeladen, ihre Meinung aus Sicht der Situation in Deutschland, Italien und Frankreich abzugeben. Der hohe Männeranteil bei den InterviewpartnerInnen ergibt sich daraus, dass leitende Funktionen in Österreich zu einem großen Anteil von Männern besetzt sind und dies hiermit einen Teil unserer Gesellschaft widerspiegelt.

2.2.2. Drei Fokusgruppen mit 27 Jugendlichen im Alter von 16-24 Jahren

Fokusgruppen sind ein „hybrides“ Instrument, d.h. sie dienen einerseits der Sammlung von Daten, insofern als Redebeiträge der einzelnen TeilnehmerInnen sowie der Prozess und das Ergebnis einer informellen Gruppenmeinungsbildung erhoben werden. Andererseits regen sie durch Diskussionen in den Gruppen und durch die gruppenspezifischen Prozesse die Beteiligten bewusst dazu an, Informationen auszutauschen und Meinungen zu bilden. Explizit sollten diese Fokusgruppen Jugendliche involvieren, sich bewusst mit dem Thema „Verkehr & Mobilität“ auseinanderzusetzen. Die Alltagserfahrungen der Jugendlichen sind das zentrale Thema, das dokumentiert und Planungsnetzwerken aus Politik und Verwaltung zur Verfügung steht. Der Ausbildungsgrad der Jugendlichen spielte in der Auswahl eine wichtige Rolle. So wurden („unbeeinflusste“)



ausgewählte) Jugendliche aus der Berufsschule und aus der AHS ausgewählt, vergleichsweise dazu auch eine Fokusgruppe mit Jugendlichen, die sich in Umwelt- und Gesundheitsthemen sehr engagieren. Die ersten beiden Fokusgruppen fanden zur Zeit des Schulunterrichts statt, aber außerhalb des üblichen Stundenverlaufs. Die Diskussion in der dritten Gruppe wurde mit Jugendlichen geführt, die sich freiwillig im Rahmen des Ausbildungslehrgangs zu „CEHAPE-Coaches“ im Rahmen des österreichischen Kinder-Umwelt-Gesundheits-Aktionsplans gemeldet haben. Diese Fokusgruppe wurde parallel zu einem Ausbildungsmodul des Jugend-Umwelt-Netzwerks Österreich durchgeführt.

Fokusgruppe A:

9 SchülerInnen einer Berufsschule, Ausbildung zu ChemielaborantInnen, 5 Burschen und 4 Mädchen im 1. Ausbildungsjahr (15-24 Jahre)

Die Auswahl dieser Gruppe durch die zuständige Lehrerin war sehr kurzfristig. Es wurden die SchülerInnen mit den besten Noten bestimmt, die die Diskussion während des Unterrichts (aber in einem anderen Raum) durchführen durften. Die Lehrerin hatte die SchülerInnen nur ganz kurz über die Inhalte informiert, die Jugendlichen gingen also unbeeinflusst in die Diskussion. Die Mehrheit der Jugendlichen lebt am Land. Die Jugendlichen waren sehr zurückhaltend, sagten bis auf einen Burschen eher wenig und die Diskussion war etwas zögerlich. Letzterer konnte jedoch einige Erfahrungen mit BürgerInnenbeteiligung einbringen und erzählte von seinen Erfahrungen, die er in der Zusammenarbeit mit der Gemeinde gemacht hatte. Es ging in diesem Fall um das Entschärfen einer unfallträchtigen Kreuzung.

Fokusgruppe B:

11 Jugendliche der 7. Klasse einer Allgemein Bildenden Höheren Schule in einer Stadt (7 männliche Jugendliche aus dem Wahlpflichtfach Russisch und 4 Jugendliche – 2 Burschen und 2 Mädchen – aus dem Wahlpflichtfach Politische Bildung) (16-18 Jahre)

Diese Gruppe wurde ebenfalls sehr kurzfristig ausgewählt. Nach einer offiziellen Zusage des Direktors, die Fokusgruppe an der Schule durchführen zu dürfen, konnte dies noch am selben Tag erfolgen. Die zuständige Professorin entschied sehr spontan, so dass die Jugendlichen überhaupt nicht vorinformiert waren. Die Jugendlichen leben in der Stadt oder am Stadtrand. Die beiden Gruppen waren sehr heterogen, 2-3 Burschen mit dem Wahlpflichtfach Russisch dominierten die Diskussion sehr stark. Man hatte den Eindruck, dass sich unter diesem Druck andere nichts Gegenteiliges zu sagen trautes, was besonders in einer der Fokusgruppe folgenden Nachbereitung der Professorin allein mit den SchülerInnen des Wahlpflichtfaches Politische Bildung zum Ausdruck kam.



Fokusgruppe C:

7 CEHAPE-Coaches, 1 Bursche, 6 Mädchen (16-20 Jahre)

Die Jugendlichen der Fokusgruppe C wurden aus einer Gruppe von 20 Jugendlichen ausgewählt, die sich freiwillig für eine Ausbildung zum CEHAPE-Coach gemeldet haben. Dabei erhalten Jugendliche an mehreren Wochenenden jugendgerecht aufbereitetes Wissen zu den Themen „Wasser“, „Mobilität, Bewegung, Sicherheit“, „Luftverschmutzung“ und „Chemikalien“ sowie „Projektmanagement“. Im Rahmen der Ausbildung führen sie mit Begleitung einer Jugendorganisation als ProjektkoordinatorInnen selber Projekte durch bzw. haben die Aufgabe, Kommunen und Bundesländer einzubeziehen. Die Gründe für die Teilnahme an der Ausbildung waren Interesse am Thema „Umwelt und Kinder“, Interesse an der Möglichkeit sich zu beteiligen, weil es für Jugendliche sonst kaum Möglichkeiten gibt, sowie Weiterbildung für bereits laufende Nebenjobs (z.B. Arbeit im Naturpark). Die Jugendlichen dieser Fokusgruppe gehen noch alle in die Schule und sie sind teilweise über im Umweltbereich engagierte LehrerInnen angesprochen worden.



3. Zentrale Ergebnisse der ExpertInneninterviews und der Jugend-Fokusgruppe

3.1. Datenlage „Mobilität“

Fragestellung:

Ist Ihnen bekannt, wie Jugendliche unterwegs sind und kennen Sie dazu österreichweites Datenmaterial?

Kurzfassung: ExpertInneninterview

Neben der 1995 durchgeführten bundesweiten Haushaltsbefragung gibt es in Österreich keine bundesweiten, aktuellen Daten über die Mobilität von Jugendlichen. 2005 wurde die Verkehrsmittelwahl am Schulweg im Auftrag des BMLFUW für die Broschüre „Gesunde Umwelt für unsere Kinder“ erhoben. Die Mobilität von Jugendlichen findet sich manchmal als integrierter Bestandteil diverser Mobilitätserhebungen in den Bundesländern oder Städten. Alle befragten ExpertInnen aus allen Sektoren kennen aber Trends entweder aus Untersuchungen oder aus persönlichen Erfahrungen in der Zusammenarbeit mit Jugendlichen.

Kurzfassung: Fokusgruppe mit Jugendlichen

Die Jugendlichen in allen drei Fokusgruppen wurden gefragt, mit welchen Verkehrsmitteln sie zur Schule kommen. Die Ergebnisse wurden getrennt nach Fokusgruppe und zusammen ausgewertet. Die folgenden Zahlen beziehen sich auf alle Jugendlichen aller Fokusgruppen. 59 % der Jugendlichen kommen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zur Schule, 19 % mit Autos, 9 % mit dem Moped, 9 % gehen zu Fuß und nur 3 % fahren mit dem Fahrrad.

3.1. Datenlage „Mobilität von Jugendlichen“ (Detailauswertung)

Mit Ausnahme einer im Rahmen der Broschüre „Gesunde Umwelt für unsere Kinder“¹ erstellten Analyse des Mobilitätsverhaltens von Kindern und Jugendlichen am Ausbildungsweg haben die ExpertInneninterviews aus dem Bereich Verkehr ergeben, dass es keine aktuellen systematisch quantifizierenden Daten speziell über die Mobilität von Jugendlichen gibt. Diese fließen in jene Befragungen ein, wo alle Altersgruppen vertreten sind.

„Ja, ich kenne das allgemeine Datenmaterial vor allem von der leider schon etwas veralteten Haushaltsbefragung 1995, das ist keine spezielle Jugendbefragung, aber es sind alle Altersgruppen vertreten, dann gibt es noch neuere Befragungen in den Bundesländern mit Auswertungen für alle Benutzergruppen.“

Ein Interviewpartner übt generell Kritik an der gängigen KONTIV-Haushaltsbefragung. Diese Befragung verfälsche das Bild des Mobilitätsverhaltens zu Ungunsten des Fußgängerverkehrs.

„Beispielsweise wird immer das hauptsächlich benutzte Verkehrsmittel erhoben. Das heißt, die Fußwege fallen alle weg. Wenn Sie mit dem Rad fahren, ist das ein Radweg, wenn ich zu Fuß zum Parkplatz gehe, ist das ein Autoweg. Wenn ich einen Umsteigeweg zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln habe, ist das dann ein U-Bahnweg oder ein Straßenbahnweg. Also diese ganze Mobilitätsstatistik verfälscht die Bedeutung der Fußwege extrem. Würde man alle Bewegungen erheben, die tatsächlich außer Haus gemacht werden, also nicht nur Wege, sondern wirkliche Bewegungen, dann hätte Wien einen Fußgängeranteil von 75 %. Das ist einmal das eine und zweitens werden in der Regel Kinder unter 6 Jahren gar nicht erhoben.“

Während bundesweit immer noch auf die 1995 erhobenen Daten der Haushaltsbefragung zurückgegriffen wird, haben bestenfalls einige Bundesländer noch aktuellere Daten zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung, wo auch Ergebnisse für Jugendliche abgeleitet werden können.

In Städten ergibt sich hier ein divergierendes Bild. Städte, die es sich leisten können, führen alle paar Jahre eine Haushaltsbefragung durch, in anderen Mittel- und Kleinstädten wird aber eher auf Daten zurückgegriffen, die sich durch Projekte wie z.B. in Schulen ergeben haben.

„In Kontakten mit Schulen konnten wir Erfahrungen mit dem Mobilitätsverhalten von Schülern und Jugendlichen gewinnen. Konkretes Datenmaterial liegt nicht vor. Entsprechende Untersuchungen sind äußerst kostenintensiv. Auch von anderen Städten ist bekannt, dass Mobilitätsbefragungen zu selten durchgeführt und deshalb oft mit älterem und nicht mehr am neuesten Stand befindlichem Datenmaterial gearbeitet werden muss.“

Andere InterviewpartnerInnen kennen zwar keine aktuellen Daten, können aber aufgrund von Praxiserfahrungen und aus der öffentlichen Diskussion Tendenzen beschreiben, wie das Mobilitätsverhalten der Jugendlichen in etwa ausschaut.

„Meine persönliche Einschätzung ist, dass bei Jugendlichen der öffentliche Verkehr so lange dominant ist, solange kein Führerschein gemacht werden kann. Am Land, wo der öffentliche Verkehr fehlt, sind auch die Mopeds wichtig. Für mich gehören die Jugendlichen zu den „typischen captive riders“, da ist natürlich auch der Hol- und Bringverkehr wichtig. Was den Fuß- und Radverkehr betrifft, ist das regional sehr unterschiedlich und vom Wegezweck abhängig, das ist österreichweit nicht vergleichbar.“

¹ Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft (Hrsg): Gesunde Umwelt für unsere Kinder. Wien 2005. S. 45

„Ich kenne kein spezielles Datenmaterial, mache aber in meiner 16-jährigen Tätigkeit die Erfahrung, dass Jugendliche zuerst mit Bussen und Zügen fahren und mit dem Fahrrad, dann wenn sie älter werden, mit dem Moped und dem Auto. Ihr Ziel ist das eigene Moped, manchmal auch Motorrad und dann das Auto. Sie fahren nur notgedrungen mit anderen Verkehrsmitteln, außer dem Fahrrad, das ist bei uns wichtig.“

„Datenmaterial kenne ich weniger, aber ich sehe, wie die Jugendlichen unterwegs sind. Im ländlichen Raum fahren die Busse nur im Stunden-Takt und oft nur bis 17 Uhr. Vor allem in abgelegenen Gebieten ist der öffentliche Verkehr so gestaltet, dass Jugendliche ihn nicht nutzen können. Jugendliche könnten hier mehr Info einbringen, denn oft fahren die Busse so, wo es ein Blödsinn ist. Die Jugendlichen benutzen mopeds und Scooter, wenn sie andere besuchen wollen, sie flitzen auch oft illegal in der Gegend herum. Zu Fuß ist es oft zu weit, über den öffentlichen Verkehr im ländlichen Bereich sollte man mehr nachdenken. Die Jugendlichen fahren weniger mit dem Fahrrad, Busse fahren zu selten. Wenn Jugendliche den Bus verpassen, müssen sie lange warten, 20 Minuten ist o.k., die Jugendlichen fahren oft mit dem Shuttle von Eltern und älteren Jugendlichen.“

Besonders im Bereich der Jugendarbeit fließt das Thema vor allem bei der Veranstaltungsorganisation immer wieder ein.

„Wenn ich Datenmaterial brauche, dann schaue ich nach. Momentan fällt mir nichts ein. Aber wenn wir Veranstaltungen organisieren, ist Verkehr schon ein Thema. Wenn Jugendliche noch keinen Führerschein haben, geben wir den Eltern Listen aus und die Eltern sprechen sich dann ab, um Fahrgemeinschaften zu bilden. Das funktioniert sehr gut. Das ist meine allgemeine Einstellung. Hier im Verein haben wir viele sehr umweltsensible Jugendliche. Wenn wir hier nicht die umweltfreundliche Anreise als wichtigen Aspekt berücksichtigen würden, gäbe es sicher Widerstand von den Jugendlichen.“

Im EU-Projekt „Alpine Awareness“ hat man sich intensiv auch mit der spezifischen Datenlage der Jugendlichen auseinandergesetzt, was in den Interviews der PartnerInnen aus Deutschland, Italien und Frankreich sichtbar geworden ist.



„Also vom Gebiet rund um meine Städte kenne ich Datenmaterial, aber nicht vom ganzen Land. Ich weiß, dass die Jugendlichen in den Tälern mit dem Auto fahren. Der öffentliche Verkehr ist dort gut, aber abends gibt es da keinen Bus und die Parks und Plätze, wo sich die Leute treffen, sind in anderen Dörfern, wo man sonst nicht hinkommt. Wir sind früher oft per Anhalter gefahren und das tun die jungen Leute auch noch oder sie fahren mit dem Auto oder dem Moped. Im Winter gibt es mopeds, die vor Schnee/Regen und Kälte schützen, die nennt man APE. Die dürfen mit 50 cm³ schon ab 14 Jahren gefahren werden und die Reichen kaufen diese ihren Kindern, sie kosten um die 6 000 €. Das fährt wie ein kleines Auto, nur braucht man dazu keinen Führerschein. In der Stadt kann ich die Daten schwer schätzen, aus unseren Projekten weiß ich, dass die Mehrheit der SchülerInnen mit dem Fahrrad zur Schule kommt, nur selten mit dem Moped.“

„Ja, vor allem die Untersuchungen von Claus Tully vom Deutschen Jugendinstitut, die haben sich mit dem Mobilitätsverhalten von Jugendlichen auseinandergesetzt und von Peter Egg und natürlich auch von Ihnen. Ich weiß nun, dass Jugendliche ein anderes Mobilitätsverhalten haben, was natürlich auch davon abhängt, ob sie in einer ländlichen

Region aufwachsen oder in der Stadt. In der Stadt werden sie oft von einer Insel zur anderen von den Eltern mit dem Auto chauffiert. Es sind ihnen aber ihre eigenen Bedürfnisse am wichtigsten, also selbstständig zu sein und da ist natürlich der motorisierte Individualverkehr wichtig.“

Ergebnisse der Fokusgruppen mit den Jugendlichen

Als Stimulus für die Fokusgruppen wurden die Jugendlichen gefragt, sie mögen doch erzählen, welche Wege sie am Vortag zurückgelegt haben und mit welchem Verkehrsmittel. Dabei zeigte sich, dass die Fokusgruppe B den höchsten Moped- bzw. AutofahrerInnenanteil (41 %) hatte, obwohl hier SchülerInnen aus dem Stadtgebiet kommen und der öffentliche Verkehr gut ausgebaut ist. In der Freizeit gaben die SchülerInnen an, meistens mit dem Moped herumzufahren. Interessant in dieser Gruppe war auch die Diskussionsform. Es gab einen sehr auf das Auto fixierten Jugendlichen, der in der Gruppe das Sagen hatte und von 2-3 Jugendlichen, die ihn in dieser Meinung unterstützten. Diese Burschen dominierten die Diskussion, die anderen Gruppenmitglieder sagten sehr wenig und trauten sich nur sehr „leise“ zu ihrer oft unterschiedlichen Meinung zu stehen.



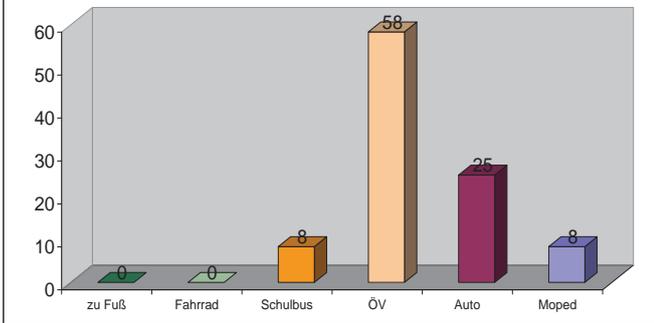
Im direkten Gegensatz standen die Jugendlichen der Fokusgruppe C, die keinen ihrer Wege mit Auto oder Moped zurücklegten, obwohl hier auch

SchülerInnen von den ländlichen Regionen dabei waren. Besonders auffallend in dieser Gruppe ist der im Vergleich zu den anderen Fokusgruppen hohe FußgängerInnen- und RadfahrerInnenanteil. Dieser korreliert auch mit einer umweltbewussten Einstellung der FokusgruppenteilnehmerInnen. Auch in der Freizeit fahren sie mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes. Bezüglich der Diskussionsform wurde hier sehr ausgeglichen diskutiert, jeder konnte zu Wort kommen und alle hatten ganz viel zu sagen.

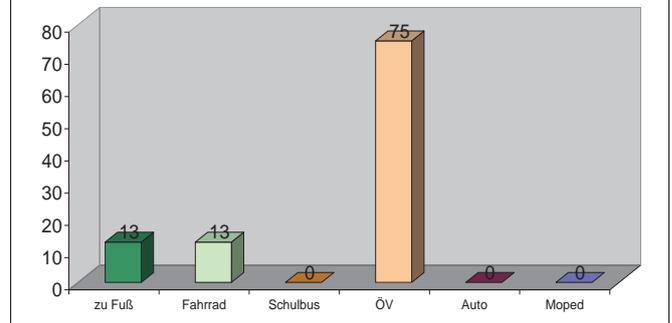


In der Fokusgruppe A waren SchülerInnen mit sehr langen Anfahrtswegen, die großteils mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt wurden. Einige SchülerInnen gaben an, dass sie bis zur Bushaltestelle oder bis zum Bahnhof von den Eltern mit dem Auto geführt werden müssen, da sonst keine Möglichkeit bestünde, zur Haltestelle zu gelangen. Während der Berufsschule legen sie kaum Freizeitwege zurück, da die Schule den ganzen Tag über dauert. Sie gaben aber an, dass sie sonst für ihre Freizeitwege in der Stadt die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen würden, am Land das Fahrrad, Moped oder Auto. Die Diskussion in dieser Runde war sehr zögerlich. Kaum jemand wollte etwas sagen, obwohl die Jugendlichen sich schon interessiert zeigten. Die folgenden Grafiken zeigen die Verkehrsmittelwahl auf dem Schulweg der beteiligten Jugendlichen auf. Die ersten drei Grafiken sind aufgegliedert nach Fokusgruppen, die vierte Grafik zeigt die Zusammenschau von allen 27 Jugendlichen.

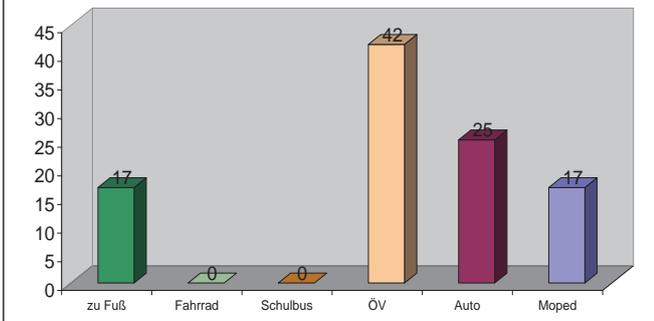
Fokusgruppe A:
Mobilitätsverhalten am Schulweg
 Angaben in %, n=9



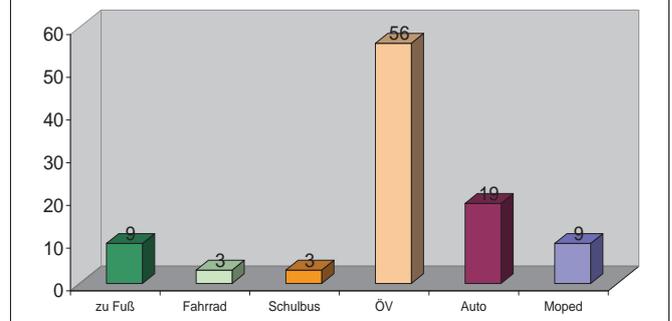
Fokusgruppe C:
Mobilitätsverhalten am Schulweg
 Angaben in %, n=7



Fokusgruppe B:
Mobilitätsverhalten am Schulweg
 Angaben in %, n=11



Fokusgruppen gesamt:
Mobilitätsverhalten am Schulweg
 Angaben in %, n=27



3.2. Mobilitätsmöglichkeiten für Jugendliche

Fragestellung:

Glauben Sie, dass für Jugendliche ausreichende Möglichkeiten bestehen, eigenständig mobil zu sein?

Kurzfassung: ExpertInneninterview

Jugendliche können in der Stadt eher eigenständig mobil sein als am Land. Keiner der Befragten war der Meinung, dass ausreichende Mobilitätsmöglichkeiten für Jugendliche in den Regionen bestehen, ein positiver Trend in Hinblick auf bessere ÖV-Anbindungen wurde in Vorarlberg geortet, in Bezug auf die Einführung von Discobussen und Nightlines auch in anderen Bundesländern. Obwohl bedarfsgesteuerter öffentlicher Verkehr gut angenommen wird, ist eine flächendeckende Umsetzung schwierig.

Kurzfassung: Fokusgruppe mit Jugendlichen

Hier wurde übereinstimmend mit den ExpertInnen festgestellt, dass das öffentliche Verkehrsmittel am Land keine Alternative zum Auto bietet. Allerdings konnte auch beobachtet werden, dass hier die (umweltbewusste) Einstellung eine wichtige Rolle für das Mobilitätsverhalten spielt. Während der Zeit des Kindseins sind die Jugendlichen noch bereit, durchaus längere Wartezeiten und ein langsames Fortkommen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln in Kauf zu nehmen. Dann ändert sich das Mobilitätsverhalten der Jugendlichen mit der Möglichkeit des Moped- bzw. Führerscheinerwerbs unterschiedlich. Während bei Jugendlichen mit viel Umweltbildung in der Familie und Schule das eigene Verhalten stärker reflektiert wird und die Möglichkeit zur Nutzung der Alternativen zum Auto offen bleibt, steigen andere Jugendliche, denen die Problematik nicht so bewusst ist, unreflektiert – quasi als Selbstverständlichkeit – auf das Auto als einziges Verkehrsmittel um. Sie verhalten sich dann als typische erwachsene AutofahrerInnen mit dem Ziel des raschen ungehinderten Vorwärtkommens. Andere Verkehrsmittel spielen kaum mehr eine Rolle.

3.2. Möglichkeiten eigenständiger Mobilität für Jugendliche (Detailauswertung)

Auf die Frage, ob für Jugendliche ausreichende Möglichkeiten bestehen, eigenständig (d.h. ohne Abhängigkeit von autofahrenden Eltern) mobil zu sein, gab es unter den InterviewpartnerInnen mehrheitlich die Meinung, dass das in der Stadt eher möglich sei als auf dem Land. Insbesondere in den Regionen orteten die Befragten große Probleme betreffend die eigenständige Mobilität von Jugendlichen.

„Ja, im Ballungsraum, hier ist ausreichend ÖV vorhanden. Wenn die Jugendlichen es gewohnt sind. Das sehe ich bei meinen eigenen Kindern, dann kennen sie sich aus und es ist nicht schwierig. Im ländlichen Bereich ist das ein Problem, da sind sicher nicht ausreichende Möglichkeiten vorhanden.“

„Ja, im Zentralraum; eher nein, am Land. Hier sind die Jugendlichen darauf angewiesen, dass sie geführt werden oder später mit dem Moped fahren.“

„Ja, glaube ich schon, dass Jugendliche ausreichend eigenständig mobil sein können. Aber ich denke das ist eine Preisfrage. Natürlich wollen alle ein dichteres Netz an ÖV, aber da fehlt oft die Nachfrage und dann ist es nicht rentabel. Aber der öffentliche Verkehr ist vor allem für Jugendliche zu teuer. Junge Leute, die älter als 15 Jahre sind, bekommen bei den Bussen keine Ermäßigung, der über 60-jährige Generaldirektor schon.“

„Ja, in den Städten, sonst nicht.“

Wenn Jugendliche sich in der Stadt nicht mobil genug fühlen, dann sei das eher darauf zurückzuführen, dass andere Verkehrsmittel im Vergleich zum Auto nicht so attraktiv erscheinen.

„Ja, glaube ich schon, aber die Jugendlichen brauchen eine entsprechende Schulung.“

„Ja, absolut im städtischen Bereich, es ist eher ein mentales Problem.“

Die Fahrpreise für die Jugendlichen seien zu hoch und auch im Angebotsbereich müsste für Jugendliche noch einiges getan werden, war die einhellige Meinung der ExpertInnen aus allen Fachgebieten. Hier wird vorwiegend der Freizeitbereich angesprochen, denn der Schulweg sei hier weniger das Problem.

Schwierig wird es vor allem dann, wenn Freizeitmöglichkeiten in anderen Gemeinden aufgesucht werden. Es gäbe zwar gute Stadtverbindungen, aber attraktive und zeitlich gut abgestimmte Anschlüsse in die umliegenden Gemeinden fehlen. Da seien die Jugendlichen praktisch „abgeschnitten“ und auf ältere FreundInnen angewiesen, die schon den Führerschein und Zugang zu einem Auto haben oder sie fahren mit Mopeds. Nur der Probeführerschein ermögliche aus Sicht eines Experten eine eigenständige Mobilität für die Jugendlichen.

„Mit dem Probeführerschein sind sie eigenständig mobil, zu Fuß weniger, mit dem Radl ist es oft zu hügelig. Die Busse haben oft einen sehr miesen Takt. Hier wären große Investitionen notwendig, die Busse sollten auf den Ausgestrecken liegen und im Halbstundentakt fahren. Die Busausweise sind so, dass sie nur auf der Schulstrecke gratis benützt werden können. Die Fahrkarten sind zu teuer, die können sich die Jugendlichen nicht leisten. Der öffentliche Verkehr sollte gratis für die Jugendlichen sein, dann würde er oft besser genutzt.“

Darüber hinaus wurde auch angegeben, dass mehr Freizeitmöglichkeiten für Jugendliche in den Gemeinden geschaffen werden sollen, damit im ländlichen Bereich kurze Wege möglich sind oder aber auch die Frage gestellt werden dürfe, wie viele Wege überhaupt notwendig sind.

„Es stellt sich die Frage, wie viel Mobilität denn sinnvoll nötig ist, viele Kinder werden herumkutschiert.“

„Wenn die Landkinder nicht öfters bei Freunden übernachten würden, würde das gar nicht gehen. Es ist viel Bring- und Holverkehr notwendig, nur einige fahren mit dem Radl. Aber es gibt auch Eltern, die haben 4 Kinder und führen jedes einzelne Kind mit dem Auto. Wenn sie Musikstunde haben oder Ballett.“

„Man müsste vor Ort Freizeitmöglichkeiten schaffen, dass man eben kürzere Wege zurücklegen kann.“

Eine Maßnahme, die sich aus der Tatsache heraus entwickelt hat, dass immer mehr Jugendliche alkoholisiert mit dem Auto fahren, was zu einem Anstieg der Verkehrsunfälle geführt hat, sind Discobusse, Anrufsammeltaxis und Nachtbusverbindungen. Obwohl diese bedarfsgesteuerten Verkehrssysteme von den Jugendlichen gut angenommen werden, erscheint eine flächendeckende Umsetzung dieser Maßnahme als sehr schwierig.

„Ja und nein, lokal sicher. Da gibt es mittlerweile vielerorts Discobusse, wegen der Verkehrssicherheit, z.B. im Nordburgenland. Es gibt überall diese Nightliner und ähnliches. Da passiert einiges, vor allem aufgrund der vielen Unfälle die passieren, weil die Jugendlichen nach dem Discobesuch zu schnell und alkoholisiert fahren. Leider gibt es diese Nachtbusse nicht flächendeckend.“

„Es gibt zwar Ansätze (wie z.B. Discobusse etc.), die aber oft politisch torpediert werden. Hier wird vieles über die Köpfe der Jugendlichen hinweg entschieden.“

Positive Tendenzen konnten im Bundesland Vorarlberg festgestellt werden, denn hier bemühen sich die öffentlichen Verkehrsbetriebe und das Land Vorarlberg sehr, Angebote auch für Jugend-

liche zu schaffen. Das wird nicht nur vom Sektor Verkehr bestätigt, sondern auch vom Sektor Jugend.

„Hier liegt der Fokus auf Verkehrssicherheit und Tarifgestaltung für die Jugend – z.B. neue landesweite Verkehrsverbundkarte mit ÖBB-Vorteilscard um nur € 192 pro Jahr – da hat sich viel verbessert.“

„Ja, grundsätzlich ist der öffentliche Verkehr gut ausgebaut, Verbesserungen bräuchten die Jugendlichen bei dem Sammeltaxi-System (günstigere und mehr) sowie mehr Nachtverbindungen.“

Dass Projekte in der Bewusstseinsbildung nachhaltig weiterwirken, hat sich bei einem öffentlichen Verkehrsunternehmen gezeigt, das von 2004-2006 Partner des EU-Projektes „Alpine Awareness“ war und davon überzeugt werden konnte, dass die Jugendlichen von heute die zukünftigen Fahrgäste von morgen sind, die besonders berücksichtigt und eingebunden werden müssen.

„Das Problem in der Provinz ist, dass wir sehr viele Berge haben, daher finde ich nicht, dass für die Jugendlichen eine eigenständige Mobilität möglich ist. Aber wir vom Verkehrsunternehmen und der Stadt hier bemühen uns sehr. Wir haben z.B. eine Discolinie für Samstagabend bereitgestellt. (...) Ja, wir führen „Alpine Awareness“ fort. Bei unseren Projekten können die Jugendlichen ihre Meinung einbringen.“



Ergebnisse der Fokusgruppen mit den Jugendlichen

Die Meinung der Jugendlichen stimmte mit den Erwachsenen dahingehend überein, dass der öffentliche Verkehr in den ländlichen Regionen zu schlecht ausgebaut sei.

„Die Öffis sind zu vergessen am Land, ohne Auto geht nichts, von Leibnitz nach Graz leichter als nach Radkersburg.“ (A)

Während der Schulweg noch einigermaßen einfach zu bewältigen ist, orteten die Jugendlichen eine Reihe von Schwierigkeiten bei ihren Möglichkeiten, eigenständig mobil zu sein.

„Am Schulweg geht es sehr schnell, in den Stoßzeiten ist Anbindung super, aber später fährt nur alle Stunden ein Zug.“ (A)

Folgende Kritikpunkte am öffentlichen Verkehr wurden genannt:

- Schlechte Verbindungen, Unpünktlichkeit, zu wenig Busse, Fahrräder können nicht mitgenommen werden

„Schlechte Verbindungen in der Früh. So früh fährt kein Zug.“ (A)

„Langes Warten auf Anschlüsse, da geh ich einen Teil zu Fuß.“ (A)

„Die Verbindungen sind oft so schlecht, dass die Leute mit dem Auto fahren, weil es bequemer ist.“ (C)

„Wenn ich zu spät von der Schule komme, ist der Anschlusszug weg, d.h. eine Stunde Wartezeit und dann oft kein Busanschluss, das bedeutet, dass ich dann noch eine 3/4 Std. zu Fuß gehen muss.“ (C)

„Öffis sind teilweise nervig durch Unpünktlichkeit.“ (A)

„Teilweise große Verspätungen, die muss man halt in Kauf nehmen.“ (A)

„Zu wenig Busse (z.B. in Niederösterreich nur 5 Busse pro Tag).“ (C)

„Es können keine Fahrräder mitgenommen werden (z.B. in Innsbruck, Wien).“ (C)

„In der Früh hat der Zug oft nur 2 Waggons und die Leute müssen stehen und am Nachmittag ist der Zug sooo lang und nur 3 Leute sitzen drin.“ (C)

- Die Unhöflichkeit der Chauffeure der öffentlichen Verkehrsmittel

„Das Handyverbot“ (A)

„Bim-Fahrer sind einerseits wichtig, aber andererseits ist hier einiges verbesserungswürdig.“ (A)

- Unbequemlichkeit der öffentlichen Verkehrsmittel, unangenehme und viele Fahrgäste

„Die Leute besetzen einen Platz für jemanden und dann kommt aber niemand mehr.“ (C)

„Die anderen Fahrgäste nerven.“ (A)

„Im Sommer stinkt's nach Schweiß und es ist meist so eingeheizt, dass man es nicht aushält. Wenn es regnet, ist alles nass. Da geh i lieber zu Fuß.“ (C)

„Bei uns am Land akzeptiert das jeder, weil wir gar nicht so viele Möglichkeiten haben. Die Strecken sind leider oft zu weit zum Gehen.“ (C)

„In der Früh fahr ich gern mit dem Bus, weil noch keine Leute drin sind, die wenigen stören nicht.“ (A)

„Andere Fahrgäste! Bin froh, dass ich mit dem Moped fahre.“ (A)

- keine flächendeckende Erreichbarkeit möglich und zu lange Fahrzeiten

„Der öffentliche Verkehr ist sehr mühsam, man kann nicht alle Plätze erreichen.“ (A)

„Der Bus ist keine Alternative zum Auto, weil er zu lange braucht.“ (A)

- zu wenig Information, überfüllte Wagen

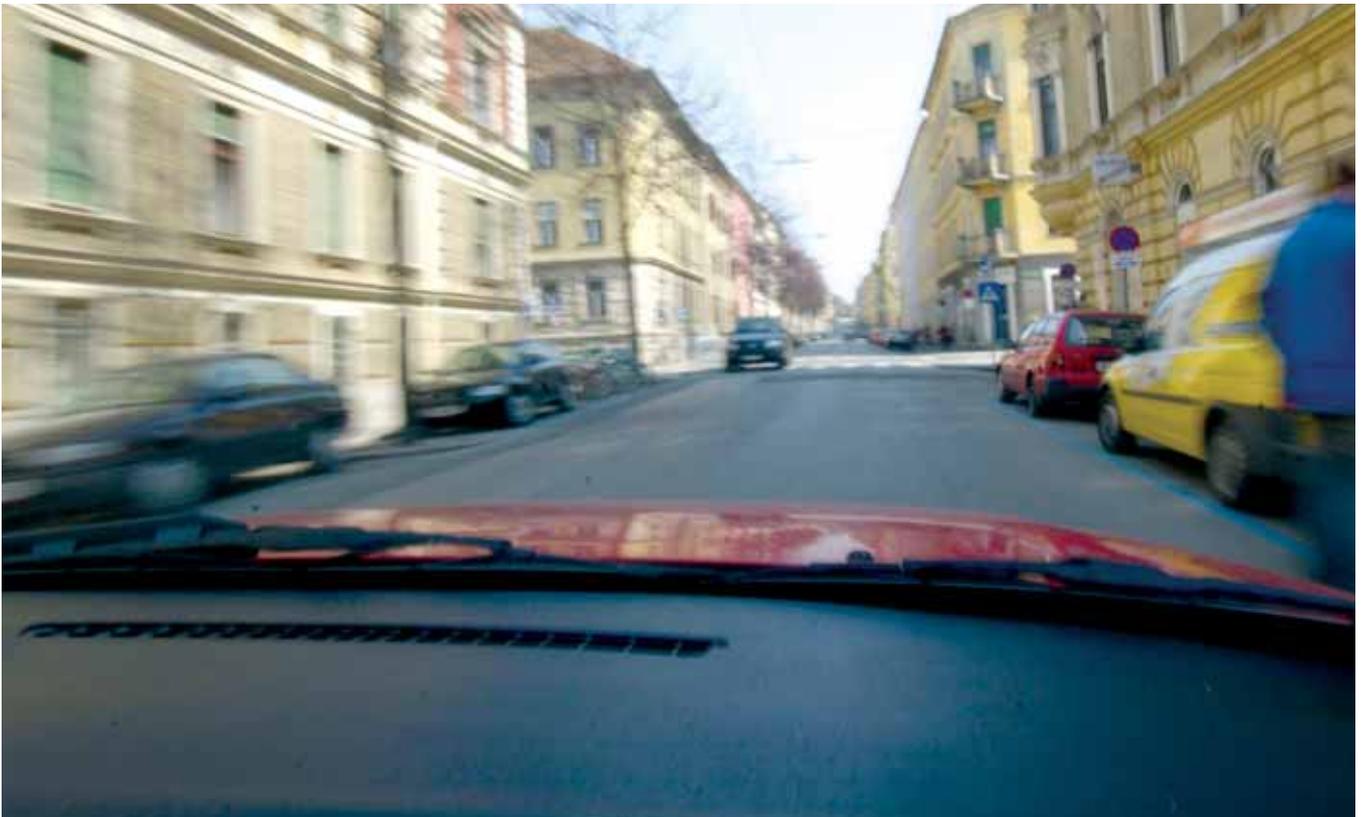
„Zu wenig Information an Baustellen.“ (C)

„Ja, wenn in Graz das Feinstaub-Dings kommen würde, würde das ganze Verkehrssystem zusammenbrechen, weil in der Frühspitze fah-

ren z.B. alle Wagen und die sind immer so voll, dass man oft nicht reinkommt. Wenn wir mit der nächsten Tram fahren, kommen wir zu spät zur Schule.“ (C)

Kritikpunkte wurden aber nicht nur am öffentlichen Verkehrssystem genannt: Das Motto „freie Fahrt für freie Bürger“ wurde vor allem aus Sicht der Moped- und AutofahrerInnen angewendet. Schnell fahren und möglichst ohne Hindernisse vorwärtskommen war diesen Jugendlichen das Wichtigste.

„Aus Sicht des Mopedfahrers stören: Ampeln, Fußgänger, Radfahrer, hupende Autos, Drähte, die über Straße gespannt sind, keine Abstellplätze, Stau (teilweise kann ich nicht vorbeifahren), in Österreich darf man unter 18 Jahren nur 50 ccm, von 18-21 Jahren nur mit 125 ccm und erst dann mit mehr als 125 ccm fahren, das geht nicht; wir möchten generell mit mehr als 45 km/h fahren dürfen.“ (A)



3.3. Mitbestimmungsmöglichkeiten für Jugendliche

Fragestellung:

Glauben Sie, dass Jugendliche ihre Ideen, wie sie aus ihrer Sicht Verkehr gestalten würden, in die Verkehrsplanung und Stadtentwicklung genügend einbringen können und im Sinne von Mitgestaltung ausreichend mitbestimmen können?

Kurzfassung: ExpertInneninterview

Differenzen zwischen den Sektoren gab es beim Verständnis des Begriffes „Mitbestimmung“. Der Begriff wurde unterschiedlich interpretiert. Das reichte vom einfachen Kontakt mit Jugendlichen bis zu einem methodisch aufbereiteten, längerfristigen Mitbestimmungsprozess inkl. einer entsprechenden Haltung („Jugend-Stil“). Mit Ausnahme der westlichen Bundesländer gibt es in Österreich kaum eine (Jugend-)Beteiligungskultur, und Mitbestimmung wird dann am ehesten umgesetzt, wenn es von NGOs, von den Jugendlichen selbst oder von engagierten LehrerInnen eingefordert wird. Eine Ausnahme bildet das BMLFUW, das im Rahmen des CEHAPes und des klima:aktiv mobil Beratungsprogramms „Mobilitätsmanagement für Schulen und Jugend“ proaktiv zur Jugendbeteiligung beiträgt.

Kurzfassung: Fokusgruppe mit Jugendlichen

Die Mehrheit der Jugendlichen wurde noch nie von den Erwachsenen eingeladen, sich an Verkehrsplanungsprozessen zu beteiligen. Manchmal entwickelte sich Beteiligung, um Missstände aus Sicht der Jugendlichen zu beheben. Die Gruppe der besonders umweltsensiblen Jugendlichen würde sich auch in ihrer Freizeit gerne beteiligen, wenn sie Möglichkeiten dafür hätte.

3.3. Mitbestimmungsmöglichkeiten für Jugendliche (Detailauswertung)

Mehr als die Hälfte der ExpertInnen waren der Meinung, dass für Jugendliche keine ausreichenden Möglichkeiten zur Mitbestimmung vorhanden seien.

„Also ich kenne keinen offiziellen Verkehrsplan, wo Jugendbeteiligung stattgefunden hat. Es gibt punktuell Initiativen etwa an Schulen, wo ein Lehrer oder ein Elternverein, ein Gemeinderat oder Polizist initiativ ist und Jugendliche beteiligt sind. Aber es wäre nicht schlecht, den Jugendombudsmann einzubeziehen. Denn Jugendliche sind ja auch erheblich davon betroffen, was in einem Verkehrsplan drin steht, der ja für 5-10 Jahre gültig ist. Sowohl in der Verkehrsmittelwahl, was die Verkehrsinfrastrukturinvestitionen betrifft usw.“

Einige der ExpertInnen meinten, es sei eine Mitbestimmung möglich, aber nur

- im lokalen Bereich
- wenn NGOs darauf drängen und
- die Jugendlichen grundsätzlich politisch interessiert sind.

7 Personen meinten, es gäbe genügend Mitbestimmung. Hiertauchten natürlich auch die Frage auf, was denn „Mitbestimmung“ für die einzelnen ExpertInnen bedeutet. Vor allem für die ExpertInnen des Sektors Verkehr erschien das Thema eher abstrakt und eher ein „Orchideen-Thema“.

„Grundsätzlich ja. Jugendliche können ausreichend mitbestimmen. Wenn man will, kann man sich einbringen und jederzeit zu mir kommen, für mich ist es egal, ob es ein Jugendlicher oder ein Erwachsener ist.“

„Mitbestimmung ist derzeit nur im lokalen Bereich möglich und sinnvoll, nicht bei Gesamtverkehrsangelegenheiten.“

Ganz anders zeigte sich das Bild bei den anderen Sektoren. Hier waren sehr konkrete Vorstellungen vorhanden, vor allem dann, wenn bereits Erfahrungen mit Projekten meist auf lokaler Ebene (Gemeinde/Stadt/Land/Schule) existierten.

„Ja, die Jugendlichen werden hier schon gehört. Es gibt Foren, regionale Plattformen, Regional Konferenzen. Da ist Mobilität immer ein Thema (z.B. lange Wartezeiten und die fehlende Abstimmung mit den Schulzeiten, da muss man dann 40 Min. auf den nächsten Bus warten). Es gibt viele Nachtbusse. Ja, die Verkehrsplaner hören hier auch auf uns.“

„Der Chef des Verkehrsverbunds ist sehr Gesprächsbereit, meint aber immer wieder, dass die Nachtverbindungen zu wenig rentabel seien. Ich meine halt, dass man das 1 Jahr oder so laufen lassen müsste, damit es auch genügend bekannt wird. Die Umsetzung der Ideen ist derzeit noch nicht vollständig. Ja, es gibt Kontakte zu den Verkehrsplaner der Stadt.“

Genannt wurden auch die Formen der Beteiligung wie Jugendparlamente, Jugendlandtag u.a.

„Ja, es gibt die Erfahrungen der Jugendparlamente. Es ist sehr wichtig, dass die Jugendlichen einbezogen werden, denn dann merken sie auch, dass es Grenzen gibt, dass man Abstriche machen muss und dass die Lösung, die sie sich denken, nicht für alle ideal ist. Wir möchten alle, dass die Busse immer fahren, wenn wir sie brauchen, aber das ist schwierig.“

Nicht immer ist man aber mit den Ergebnissen dieser Jugendbeteiligungsform zufrieden, weil keine konkreten Ergebnisse sichtbar sind.

„Nein, ihre Ideen können Jugendliche sicher nicht genügend einbringen. Es gibt zwar den Jugendlandtag und manchmal Aktionen in der Kommune.“

Aber es gibt hier kaum sichtbare Ergebnisse.“

„Das ist eine Frage, wie man das sieht: Es gibt sehr viel Lippenbekenntnisse, was nicht alles getan werden würde, aber es kommt nicht viel raus.“

Vor allem aus dem Bereich Schule wurden Projekte genannt, wo es trotz Bemühen nicht geglückt ist, die Bedürfnisse der Jugendlichen in der Verkehrsplanung bei lokalen Problemen zu berücksichtigen.

„Mitbestimmen können Jugendliche nicht, nein. Diese Erfahrung haben wir beim Projekt „Schulisches Mobilitätsmanagement“ gemacht. Wir wollten einen Radausflug machen und vor der Schule war es nur erlaubt, auf Radwegen zu fahren. Da mussten wir dann das Fahrrad schieben, bis zum Radweg. Wir haben versucht, im Rahmen des Projektes einen Radweg zu bekommen, aber das ist sehr schwierig und es war nicht möglich.“

„Die Jugendlichen können nicht ausreichend mitbestimmen. Ich höre immer wieder auf der Schulebene, dass die Bus- und Zugverbindungen oft mit den Schulbeginn- und Schulschlusszeiten nicht zusammenstimmen. Jetzt hat sich erst wieder ein Schuldirektor bei mir beschwert, dass den Schülern 1 Minute vorher der Anschlusszug wegfährt. Ich verstehe schon, dass das schwierig ist, wenn österreichweit die Züge abgestimmt werden und dann jemand aus einem kleinen Ort sich aufregt, dass das nicht mit ihnen abgestimmt ist. Aber ich denke, dass auch die Gestaltungsfähigkeit nicht da ist und sehr unflexibel reagiert wird. Das hör ich oft, dass das nicht hinhaut.“

Die Vorbildwirkung des EU-Projektes „Alpine Awareness“, bei dem bei den ProjektpartnerInnen auch die Nutzen der Jugendbeteiligung deutlich erkannt wurden, zeigen folgende zwei Stellungnahmen.

„Ja, wir führen „Alpine Awareness“ fort. Bei unseren Projekten können die Jugendlichen ihre Mei-

nung einbringen. Wir stehen auch gemeinsam an Informationsständen. Sie tauschen sich auch mit den Busfahrern aus. Da lernen wir alle voneinander, denn die Jugendlichen haben oft eine andere Sprache und müssen anders angesprochen werden.“

„Nein, die Jugendlichen können sich in unserem Land sicher nicht genügend einbringen. Ja, in „Alpine Awareness“ war es möglich und bei manchen anderen Projekten geht es. Aber es ist nicht üblich in Frankreich. Wenn NGOs das einbringen, dann geht das manchmal, aber wirklich mitentscheiden, nein das können die Jugendlichen nicht.“

Zusammengefasst lässt sich sagen, dass in Österreich kaum eine Kultur der Jugendbeteiligung existiert.

„Die Denkwelten von Verkehrsplanern und Jugendlichen sind sehr unterschiedlich.“

„Wir haben die Erfahrung gemacht, dass wir ein Projekt mit Jugendlichen und Landschaftsarchitekten machen wollten, aber die Geldgeber fanden das Thema nicht so zentral. Es gibt wenig Interesse von Kommunen und Fördermittelgebern für solcherart von Projekten.“

Mitbestimmung wird dann am ehesten umgesetzt, wenn es von den betroffenen Jugendlichen, engagierten LehrerInnen oder NGOs eingefordert wird.

„Wenn die NGOs nicht drauf drängen, passiert gar nichts. Die Beamten haben ihre Dienstzeiten, wenn es nicht dringend ist, passiert nichts. Es wird auch nichts ernstgenommen. Sie glauben oft, das würde nebenbei gehen, die Beamten haben keine Kultur für Jugendarbeit. Das kann nicht jeder. Oft verstehen sie nichts von Jugendarbeit und irgendwann schmeißen sie den Hut drauf, weil sie schlecht mit den Jugendlichen arbeiten.“

Die Vertreterin der Schule zeigte eine andere Seite der Mitbestimmung von Jugendlichen auf, näm-

lich die Jugendlichen selbst. Sie meinte, dass man sicher nicht alle Jugendlichen durch Schulprojekte erreichen könnte, aber dafür die grundsätzlich interessierten Jugendlichen sehr wohl bewegen könnte, etwas zu tun.

„Ich glaube, nur die politisch interessierten Jugendlichen wollen mitbestimmen. Die sind z.B. gekommen und erzählten, dass ihre Gemeinde auch Mobilitätsmanagement-Projekte gemacht hat und haben Folder mitgebracht aus anderen Gemeinden.“

Ergebnisse der Fokusgruppen mit den Jugendlichen

Proaktive Beteiligung, also wo Jugendliche von den Erwachsenen eingeladen werden mitzubestimmen, findet sich kaum. Vielmehr entwickelt sich Beteiligung dann, wenn es darum geht, Missstände zu beseitigen. Dafür muss aber überhaupt das Bewusstsein vorhanden sein, dass Missstände aus Sicht der betroffenen VerkehrsteilnehmerInnen da sind und dass man sich dafür einsetzen kann, diese Missstände zu verändern.

Es konnte in der Fokusgruppe beobachtet werden, dass es Jugendliche gab, die persönliche Betroffenheit zeigten, wenn ihre Mobilität mit dem Auto eingeschränkt wurde, aber Belastungen wie Lärm und andere negative Auswirkungen des Straßenverkehrs wurden nicht als solche empfunden.



„Nein, mich stört überhaupt nichts. Ja, die schlecht asphaltierten Wege, da spürst jedes Hupferl mit dem Auto und mit dem Moped, ja bei uns ist neu asphaltiert und wennst mit dem Auto drüberfährst spürst alles, aber bei uns ist so und so alles aufgrissen und bei der Ampel musst 5 Minuten stehen, obwohl nie ein Auto kommt, und da stehst 5 Minuten im Stau und wenn's a langer Stau is, kommst zur Ampel und dann musst wieder stehen, alles ist aufgrissen, aber wos sollst tuan.“ (A)

„Etwa 1/2 km Luftlinie entfernt ist auf der einen Seite eine Bundesstraße und auf der anderen Seite die Autobahn. Je nachdem wie die Luftströmung ist, hört ma manchmal was. Aber wenn man da aufgewachsen ist, merkt ma da gar nichts mehr.“ (A)

„Mich stört nichts, eigentlich gar nichts.“ (A)

Eine Ausnahme bildete ein Jugendlicher, dem Missstände in der Gemeinde stärker auffallen, weil er durch einen Unfall an einer unsicheren Kreuzung persönlich betroffen war und sich in weiterer Folge für die Sicherung dieser Kreuzung in der Gemeinde engagierte, aber von seinem Engagement frustriert war, weil er keinen Erfolg damit gehabt hatte.

„Ja, damals bei einer Unterschriftenaktion für die Entschärfung einer gefährlichen Kreuzung. Da das Land gesagt hat, dass sie nichts machen können, hat der Bürgermeister selbst eine Initiative gestartet und überall Unterschriftenlisten verteilt, auch in den Schulen. Ich bin in die 5. Klasse Realschule gegangen und hab mitgemacht, aber geholfen hat's bis heute nichts. Ich habe dort einen Unfall gehabt. Mir ist nicht viel passiert. Aber ein 14-jähriges Mädchen ist gestorben und es gab noch mehr Unfälle. Aber das ist noch zu wenig, anscheinend. Ja, bei einer Bundesstraße hat der Bürgermeister keine Macht.“ (A)

Andere Jugendliche hatten sich bei Unterschriftenaktionen beteiligt.

„Ja, unterschrieben haben wir schon was (gegen die City Maut, für den Raucherbalkon, gegen ORF-Gebühren, für mehr Radwege), aber sonst nichts.“ (B)

Jene Jugendlichen mit hoher Umweltsensibilität zeigten sehr hohes Engagement und hatten sich auch schon an verschiedenen Initiativen beteiligt. Dabei konnten sie positive Erfahrungen machen und es wurden sogar konkrete Erfolge sichtbar.

„Wir wollten beim Fahrgastbeirat mittun, aber da haben sich 3 000 beworben und 20 wurden genommen, wir waren nicht dabei.“ (C)

„Ich war schon immer als ÖKO-Tante bekannt, mich regt es furchtbar auf, wenn sich z.B. eine Freundin überall mit dem Auto abholen lässt, beim Autofreien Tag spiele ich bei Sketches mit, das heißt dann „Verkehrsklatsch.“ (C)

„Bei uns in der Gemeinde hat ein Verein etwas initiiert, wo sich die Jugendlichen einbringen können. Am Anfang waren 20 Jugendliche dabei, beim nächsten Mal nur mehr 2. Aber wir haben es geschafft, dass jetzt eine Ringlinie fährt, zwar nur in der Früh und am Nachmittag ab 16 Uhr, zu einer anderen Zeit fahren viele mit dem Fahrrad, dem Scooter oder werden abgeholt. Aber immerhin, der Bus wird von der Gemeinde bezahlt. Es gab mehrere Anfragen. Die Beteiligung war gut, wir sind sehr geschätzt worden. Es wurde ein Zusammenschluss gemacht mit den JugendvertreterInnen. Es ist jetzt regelmäßiger und es muss weitergemacht werden.“ (C)

Auf die Frage, ob die Jugendlichen sich beteiligen würden, wenn sie nach ihrer Meinung gefragt werden würden, gab es vor allem aus den Fokusgruppen A und B ablehnende Meinungen. Bis auf eine einzige Ausnahme, die sich das aber aufgrund des großen Gruppendruckes kaum zu sagen traute.

„Ich möchte das jetzt nicht laut sagen, damit si de nit aufregen, aber ich würde das schon machen.“ (B)

Ansonsten ist den Jugendlichen der Fokusgruppen A und B die persönliche Freizeit zu kostbar, um sie für gemeinschaftliche Zwecke zu nutzen bzw. haben sie auch das Gefühl, dass sie nichts zur Verbesserung beitragen können.

„Ich würde mich nicht beteiligen.“ (A).

„I würd nit mitmachen, weil’s mi nit interessiert und weil es nix bringt.“ (A)

„I würd auch nicht mitmachen, weil es schad um die Zeit ist und es nix bringt.“ (A)

„I tät auch nicht mitmachen.“ (A)

„Ja, wie die anderen.“ (A)

„I würde das gar nit machen, auch nicht mit Geld, weil i hab eh mein Gehalt und damit komme ich aus. Ich würde das sicher nicht tun.“ (A)

„Ich weiß nicht, ich hab eigentlich zu wenig Zeit dafür.“ (B)

„Ich würde mich da nit beteiligen, weil ich finde, dass junge Leute hier nix zu suchen haben, bei so Entscheidungen.“ (B)

„I würde mich auch nicht beteiligen, weil da kann man mir gar nicht so viel zahlen, damit ich meine Freizeit dafür opfern würde.“ (B)

„Also, während der Schulzeit würde ich nichts dagegen haben.“ (B)

Anders zeigt sich jedoch die Situation, wenn den Jugendlichen Entschädigung für ihre Arbeit angeboten wird oder aber die Beteiligung über die Schule stattfinden würde. Hier zeigte sich große Zustimmung der Fokusgruppen A und B.

„Ja, wir würden uns schon beteiligen, wenn's in der Unterrichtszeit ist oder gegen 10 € pro Stunde Bezahlung. In der Freizeit würden wir es nur gegen Bezahlung machen, weil wir haben zu wenig Zeit.“ (B)

„Ja, wenn der Planungsprozess in der Schule stattfindet. Das wäre super toll, da würden die Leute sicher gern mitmachen, weil einerseits geht keine Zeit drauf und es würd sie auch interessieren und wenn es sie nicht interessiert, ist das auch nit blöd, weil wir dann keinen Unterricht haben. In der Schule, wenn i was mach, da habe ich meine Freunde, da können wir das gemeinsam machen, sonst muss ich alleine hingehen.“ (A)

„Also, während der Schulzeit würde ich nichts dagegen haben.“ (A)

„Ja, mit entsprechendem Lohn, wir müssen ja überleben. Ja, also wenn's so Gutscheine für Essen geben würde, das wäre toll. Ich würde das für 5 € machen.“ (B)

Alle TeilnehmerInnen der Fokusgruppe C wären bereit, sich auch in der Freizeit zu beteiligen.

„Ja, wir würden uns schon beteiligen.“ (C)

„Kommt darauf an, was gefragt ist. Mich würde der öffentliche Verkehr interessieren und nicht der Individualverkehr. Hier könnte ich schon zusammenfassen, was ich mir vorstelle.“ (C)

„Für mich wäre der Radverkehr wichtig, wobei hier kann man eh gut fahren.“ (C)

„Nur, es gibt so wenig Möglichkeiten und wenn, dann ist die Info so spärlich, da kann man eh nichts machen. Sie tun schon ausbauen bei konkreten Projekten. Aber es gibt z.B. einen Gehsteig vom Zug zum Ortskern, aber dazwischen muss eine Bundesstraße überquert werden, da gibt es keinen Zebrastreifen, weil da

der Bund dafür zuständig ist. Ich habe nachgefragt.“ (C)

„Bei uns gibt es auch so eine Situation, ich schaffe es vielleicht noch, aber wenn z.B. eine Frau mit Kinderwagenl und Kind drüber gehen möchte? Und dann gibt es noch weniger Menschen, die zu Fuß gehen.“ (C)

„Ich bin von der VS ins Gymnasium gegangen, da musste ich mit dem Zug fahren. Die Bushaltestelle war 15 Min. vom Bahnhof entfernt, ich habe nachgefragt, und es wurde gesagt, es rentiert sich nicht. Nach 5 Jahren wurde das aber dann geändert. Das stetige Nachfragen hat dann doch immer was gebracht, es rentiert sich das auch.“ (C)

„Bei mir in der Arbeit gab es keinen Zebrastreifen, ich habe bei der Gemeinde angerufen, am nächsten Tag war schon einer da.“ (C)



3.4. Barrieren für Jugendbeteiligung

Fragestellung:

Welche Barrieren für Jugendbeteiligung sind aus Ihrer Erfahrung ablesbar?

Kurzfassung: ExpertInneninterview

In den Sektoren:

- generell: formalrechtlich ist BürgerInnenbeteiligung in Planungsprozessen kaum vorgesehen; stark politische Planungskultur, kaum fachliche Bewertungsverfahren und Kosten-Nutzen-Analysen; mangelhafte Beteiligungskultur in Österreich, es wird eher der Aufwand wahrgenommen als der Nutzen
- fehlende „soft-skills“ im Umgang mit jungen Menschen und kaum Synergienutzung mit anderen Sektoren, z.B. Verkehrsplanung mit Jugendarbeit
- Notwendigkeit der TechnikerInnen zur sachlichen Darstellung von subjektiven Wahrnehmungen der Bevölkerung
- zusätzlicher Kosten- und Zeitaufwand, der am Beginn des Projektes berücksichtigt werden muss

Bei den Jugendlichen:

- Uninformiertheit, mangelndes Bewusstsein und Fachwissen über Umweltauswirkungen
- eigener Nutzen im Vordergrund, nicht Gemeinwohl oder Einstellung, dass es nichts bringt, sich zu beteiligen
- mangelnde Zeitressourcen, Thema zu wenig attraktiv für Jugendliche, kein Interesse

In der Schule:

- neben Fachunterricht hoher Zeitaufwand notwendig, Zusammenarbeit mit KollegInnen oft schwierig

Kurzfassung: Ergebnisse – Fokusgruppe mit Jugendlichen

Jugendliche haben einerseits das Gefühl, nicht gefragt zu sein und andererseits wollen sie ihre Freizeit für die Allgemeinheit nur unter bestimmten Bedingungen für Mitbestimmungsprozesse nutzen (z.B. Wertschätzung über Bezahlung oder ein Essen). Einige glauben, dass es nichts bringt, wenn sie sich einbringen und dass die Themen uninteressant sind.

3.4. Barrieren für Jugendbeteiligung (Detailauswertung)

Im Forschungsprojekt „Gendersensitive Governance im Bereich Verkehr & Mobilität“ wurde der Status-quo der BürgerInnenbeteiligung in Österreich folgendermaßen beschrieben: „In der Vielzahl der in letzten Jahrzehnten entstandenen BürgerInneninitiativen kommt die aktuelle Forderung nach verstärkter Beteiligung der BürgerInnen an politischer Willensbildung und an Entscheidungsprozessen zum Ausdruck. BürgerInneninitiativen dokumentieren Legitimations- und Integrationsdefizite des Gemeinwesens und stellen Organisationselemente dar, die in der Lage sind, planerische Maßnahmen zu beeinflussen.“¹ Ergebnis der damaligen Erhebungen war, dass viele Verwaltungsbeamte bei mittelgroßen Bauprojekten zwar BürgerInnenbeteiligungsverfahren durchführen, diese quasi als Vorsichtsmaßnahme, um sich spätere Konflikte und die Bildung von BürgerInneninitiativen zu ersparen. Dabei werden Detailpläne der Öffentlichkeit in Form von Abendterminen möglichst plakativ, teilweise mit EDV-Unterstützung vorgestellt. Die beteiligten BürgerInnen haben dann die Möglichkeit, ihre Wünsche einzubringen. Die Ergebnisse des Forschungsprojekts zeigten auf, dass hierbei die Information oft nur oberflächlich ist und eine meist fachspezifische Sprache nur bei gewissen Bevölkerungsgruppen (hochgebildet, hohe berufliche Position, Männer in mittleren Jahrgängen etc.) auf Resonanz stößt. Weniger stark vertreten sind bei solcherart von Verfahren Frauen, Jugendliche, ältere ArbeitnehmerInnen, ausländische MitbürgerInnen. Selbst wenn sie persönlich interessiert sind, fehlen vielen BürgerInnen ganz einfach die zeitlichen Möglichkeiten (wie z.B. bei alleinerziehenden Eltern, SchichtarbeiterInnen etc.), um sich zu beteiligen und sich die nötigen Informationen zu beschaffen. Dazu kommt noch, dass die Entscheidungsprozesse von Seiten der Verkehrsplanung und -politik bereits so weit fortgeschritten sind, dass nur geringe Möglichkeiten

der Einflussnahme bestehen, was häufig zu Frustrationen führt. In einigen Fällen wurden aber auch BürgerInnenbeteiligungsverfahren realisiert, die das Ziel hatten, von Beginn eines Projektes an die Meinungen der BürgerInnen einfließen zu lassen.“²

3.4.1. BürgerInnenbeteiligung formalrechtlich kaum vorgesehen

Diese Forschungsergebnisse werden durch die ExpertInneninterviews nochmals bestätigt und erweisen sich als eine der grundsätzlichen Barrieren für Jugendbeteiligung, nämlich dass BürgerInnenbeteiligung formalrechtlich kaum vorgesehen ist und diese oft nur in Form von Ergebnispräsentationen einer verkehrspolitischen Diskussion mit FachexpertInnen umgesetzt wird. Neue BürgerInnenbeteiligungsmodelle finden im Sektor „Verkehr & Mobilität“ kaum Berücksichtigung, geschweige denn die Einbeziehung von Jugendlichen in Planungsprozesse.

„Formalrechtlich gesehen werden im Verfahren dort, wo die Anhörung sein muss, die Grundstückseigentümer eingeladen. (...) Da wird der Haushaltsvorstand eingeladen oder eben der Grundstückseigentümer - nicht speziell Jugendliche, sondern eben die Eltern.“

Auch im Jugendgesetz ist Mitbestimmung auf der Gemeindeebene nur vereinzelt vorgesehen. So findet sich die Empfehlung nach Jugendbeteiligung

- im Salzburger Jugendgesetz (§ 4)
- im Steiermärkischen Volksrechtegesetz (§ 180a, Abs. 4)
- im Vorarlberger Jugendgesetz (§ 6)³

¹ Umwelt-Bildungs-Zentrum Steiermark (Hrsg.): Gendersensitive Governance im Bereich Verkehr und Mobilität, Endbericht. Graz 2005. S. 10

² siehe: ebenda, S. 11

³ siehe: National Coalition - Austria: Bericht zum zweiten Staatenbericht der österreichischen Bundesregierung. Wien 2007

Die Jugendlichen sind davon abhängig, inwieweit ihnen die Erwachsenen Möglichkeiten der Mitbestimmung und Freiräume zugestehen, ob sie in Entscheidungen einbezogen werden und ihre Anliegen auch umgesetzt werden.

3.4.2. Mangelnde Beteiligungskultur und intersektorale Zusammenarbeit

Während in der Vergangenheit eine ausschließlich technische Herangehensweise an das Thema „Verkehr & Mobilität“ ausreichte, bringt eine immer höher werdende Verkehrs- und Umweltbelastung immer mehr BürgerInnen dazu, eine Beteiligung einzufordern.

Auch in anderen EU-Ländern ist die Situation ähnlich, wie dies ein Projektpartner zum Ausdruck brachte:

„Das ist eine Frage der Abstimmung mit der Bevölkerung. In unserem Land ist das in Politik und Verwaltung nicht üblich, Entscheidungen mit der Bevölkerung abzustimmen. Das ist zu schwierig für sie, da gibt es keine Kultur. Die Bevölkerung in unserem Land wünscht sich das aber immer mehr. Nicht nur Schreibtischplanung, sondern auch Kommunikation. Sie wollen mit den Politiker verhandeln. Es geht nicht mehr, dass die Politiker Dinge nur alleine ohne Diskussionsprozess entscheiden.“

Die neuen Herausforderungen an die Verkehrsplanung brauchen neue Herangehensweisen an die BürgerInnen und ein neues Bewusstsein in Bezug auf Jugendliche.

„Jugendbeteiligung ist wahrscheinlich außerhalb des Bewusstseins der Verkehrsplaner. Man hat zwar Bürgerbeteiligung und wenn ein paar Jugendliche dabei sind, ist das o.k. Aber man nimmt die Jugendlichen eher als Problem wahr. Man sagt, es gibt viele Autounfälle, weil viele betrunken nach der Disco mit dem Auto fahren oder weil sie mit auffrisierten Mopeds herumfahren,

aber man geht nicht aktiv an sie heran und sagt, gestalten wir was gemeinsam.“

Der Umgang mit Jugendlichen verlangt auch neue Kompetenzen vor allem im Bereich der „soft skills“ (z.B. Kommunikation, Haltung) und der Methodik im Umgang mit Menschen und darüber hinaus noch im Umgang mit jungen Menschen, um diese adäquat ansprechen zu können. Diese Kompetenzen werden in der vorwiegend „technischen“ Ausbildung der VerkehrsplanerInnen kaum berücksichtigt und die hier auftretenden „geistigen“ Barrieren laufen oft unbewusst ab. Die Hemmungen werden nur dadurch sichtbar, indem einfach keine Jugendbeteiligungsprojekte durchgeführt werden. Diese Unbewusstheit nimmt vielen VerkehrsplanerInnen auch die Möglichkeit, nach Rat zu fragen und interdisziplinär mit anderen Sektoren wie z.B. mit JugendarbeiterInnen zusammenzuarbeiten, sodass hier mehr Synergien genützt werden könnten.

„Grundsätzlich, wenn jemand eine Ausbildung gemacht hat und dann in einem Job arbeitet, hat er eine Qualifizierung bekommen, Ideen umzusetzen. Und dieser Mensch möchte seine Kompetenzen ausbauen und seine Ideen umsetzen. Dafür braucht er Zeit und Ressourcen, um die technischen Sachen abzuwickeln. Aber die Kommunikation geht oft nicht. Wir von der Jugendarbeit wissen oft, warum die Menschen scheitern. Weil ihnen die Kompetenzen fehlen. Dann scheitern sie wirklich und dann lassen sie es dann. Wenn man nichts macht, kann man sich besser verstecken. Das ist dann angenehmer. Manche glauben, dass sie es besser wissen.“

„Die Barrieren, warum es so wenig Jugendbeteiligungsprojekte in diesem Bereich gibt, liegen wahrscheinlich eher auf der Planungsseite, da sich eben nicht getraut wird, Jugendliche zu beteiligen, vielleicht da auch das Know-how fehlt.“

„Aber das ist ja auch schwierig, weil die Jugendlichen haben unterschiedlichste Interessen in un-

terschiedlichen Altersgruppen. Und wenn ich heute manche Jugendliche, die im motorisierten Alter sind und den Führerschein machen wollen einbeziehe, dann hätten wir vielleicht noch mehr Autobahnen, Parkplätze. Natürlich, für die Jugendlichen bedeutet Auto Freiheit und die öffentlichen Verkehrsmittel sind eher in schlechter Erinnerung: Hineingestopft zu Hunderten in den Bussen und Bahnen ist nicht so lustig und zu Fuß gehen ist überhaupt fad und Radl fahren ist ambivalent. Auf der einen Seite ist es wieder in, die Jugendlichen identifizieren sich damit auch und heben sich von faden autofahrenden Erwachsenen ab. Für Verkehrsplaner sind die vielen unterschiedlichen Interessen schwierig.“

„Das ist überhaupt das Problem mit den Verkehrsplanern. Sie sehen nur die Sachthemen und technische Lösungen, die an den Endnutzern vorbeigehen.“

„Natürlich ist es nicht ausreichend, nur eine technisch orientierte Verkehrsplanung zu haben, aber die Verkehrsplaner sind weniger partizipatorisch, sondern eher technisch ausgerichtet. Die denken an Ampelschaltungen u.a. infrastrukturelle Lösungen. Alternative Konzepte jenseits der Verkehrsplanung wären notwendig, sind aber schwierig. Aber vielleicht gibt es hier auch eine Trendwende: An der TU München hat man jetzt ein Zentrum für Verkehrsplanung, wo auch ein Kollege vom Soziologie-Institut hinübergewechselt ist und die arbeiten jetzt zusammen, machen Veranstaltungen zum Thema „Erreichbarkeit – Accessibility“, aber nicht nur aus technischer Sicht. Sie haben interne Workshops und haben vielleicht erkannt, dass transdisziplinäres Zusammenarbeiten gerade in den Bereichen Umwelt und Nachhaltigkeit, wo auch der Verkehr hineinfällt, notwendig ist, also Techniker und Sozialwissenschaftler das Problem gemeinsam betrachten.“

„Ja, es ist schwierig mit so vielen Akteuren zusammenzuarbeiten, aber es ist ein Versuch.“

Da auch gesetzlich und formalrechtlich kaum Vorgaben vorhanden sind, bleibt es dem persönlichen Charakter und persönlichen Geschick des einzelnen Verkehrsplaners oder der Verkehrsplanerin überlassen, inwieweit er/sie bereit ist, die Mitsprache der Bevölkerung zu fördern.

Die folgenden 2 Zitate zeigen auf, dass Lösungsansätze hier sehr unterschiedlich sein können.

„Bei uns führte das zu folgender Schlussfolgerung: Wenn wir die Verkehrsprobleme lösen wollen, dann vor allem auch mit denen, die sie mitverursachen. Daher beginnen wir schon im Kindergarten und in den Volksschulen mit Mobilitätsmanagement. Wir lehnen uns da an die Schweiz an, die eine Kultur haben, wo es ganz normal ist, dass man mit öffentlichen Verkehrsmitteln fährt. Sogar ein Regierungsrat (entspricht einem Landesrat in Österreich) fährt dort mit dem öffentlichen Verkehr. Wir erachten es daher als wichtig, früh mit dem Mobilitätsmanagement in Schulen zu beginnen.“

„Im Rahmen einer Schulumfeldanalyse ist es uns gelungen, gemeinsam Verbesserungen im Straßenraum durchzuführen, indem wir eine Gehsteigvorziehung errichtet haben. Bei einem anderen Projekt waren Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wesentlich schwieriger, weil sehr viele Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule gebracht haben. Durch Zeitdruck und rücksichtslose Fahrweise wurden jene Kinder, die zu Fuß gekommen sind, gefährdet. Das wiederum veranlasste weitere Eltern aus Sicherheitsgründen auch ihre Kinder mit dem Auto zur Schule zu bringen. D.h. zahlreiche Probleme entstehen aus Verhaltensmustern, die es zu verändern gilt. In derartigen Fällen können bewusstseinsbildende Maßnahmen unter Umständen zweckmäßiger sein als Baumaßnahmen oder straßenpolizeiliche Maßnahmen. Vielen Eltern ist auch nicht klar, dass die Umsetzung von Maßnahmen auf Grund gesetzlicher Rahmenbedingungen häufig einen viel längeren Zeitraum benötigt als angenommen.“

Umgekehrt vertritt der Sektor Verkehrsplanung den Standpunkt, dass Jugendliche im Gegensatz zu AutofahrerInnen oder SeniorInnen keine Lobby hätten und dadurch natürlich auch leichter die Gefahr bestünde, dass ihre Interessen unberücksichtigt blieben. So bestehe ein nicht so starker Handlungsbedarf als bei anderen klar definierten Gruppen von VerkehrsteilnehmerInnen, wie z.B. die AutofahrerInnen.

„Jugendliche haben keine klar definierte Lobby, wie Autofahrer oder Senioren.“

Woran es liegt, warum in der außerschulischen Jugendarbeit das Problem der Abhängigkeit der Jugendlichen vom Auto speziell in ländlichen Regionen so wenig thematisiert wird, ist nicht bekannt. Mag sein, dass sie selbst zu wenig Betroffenheit spüren, mag sein, dass sie das Gefühl haben, hier nichts ausrichten zu können und am Trend der Automotorisierung nichts ändern können. Hier gibt es kaum Untersuchungsergebnisse. Ein/e Experte/in gibt zu, dass diesem Thema gegenüber ein gewisses Unwohlsein am Beginn bestand.

„Am Anfang hatte ich auch etwas Unwohlsein vor dem Thema Verkehr, die Hauptzielgruppe war 12-13 Jahre. Aber das hat echt etwas bewirkt. Die haben sich Gedanken gemacht, das Bewusstsein für Zusammenhänge ist gestiegen.“

Solange hier nicht der Bedarf seitens des Jugendsektors angemeldet wird, haben VerkehrsplanerInnen nicht die Wahrnehmung für die Notwendigkeit der Einbeziehung der Bedürfnisse von Jugendlichen.

„Jugendorganisationen müssten mehr hineindrängen, die tun es aber nicht und da fragt man sich, wie wichtig ist es den Jugendlichen da überhaupt.“

Hier wird also vice versa ein stärkerer Handlungsbedarf für den Jugend- und Umweltsektor seitens der Verkehrsplanung gesehen.

3.4.3. Politische Planungskultur

Das letzte Zitat spricht eine weitere Barriere zu mehr Beteiligung im Verkehrsplanungssektor an. Generell liegt in Österreich (mit einigen Ausnahmen) die Verantwortung für Entscheidungen im Sektor „Verkehr & Mobilität“ hauptsächlich beim für Verkehr zuständigen Verkehrspolitiker bzw. bei der Verkehrspolitikerin, Beteiligung spielt hier eine untergeordnete Rolle.

„Es ist nicht so, wie man sich vorstellt, dass die Entscheidungen von den Experten vorbereitet werden und dann die Politiker die letztendliche Entscheidung treffen. Nein, der Politiker entscheidet und die Verwaltung muss umsetzen. Das wird halt mit den Ländern verhandelt. Dann kommt was raus, was der Wunsch z.B. eines Landeshauptmannes ist und das muss dann umgesetzt werden. Das ist anders wie in Deutschland. Hier werden alle vorgeschlagenen Maßnahmen zuerst einem Bewertungsverfahren unterzogen und eine Kosten-Nutzen-Analyse gemacht und auf Basis dieser Ergebnisse trifft der Politiker die Entscheidung, d.h. er wählt aus, was für ihn Priorität hat. In Österreich gibt es kein formalisiertes Bewertungsverfahren. Diese Bewertungsverfahren haben zwar auch ihre Nachteile, könnten aber mehr Transparenz in politische Entscheidungen bringen. Die fachlichen Aspekte bei Entscheidungen werden in Österreich oftmals zugunsten politischer vernachlässigt.“

„Die Verkehrsplanung und -politik (ich muss aber sagen, nicht in in unserem Bundesland) wird sehr oft von oben herab gemacht und es wird auf Zuruf gearbeitet. Das heißt, die Politik entscheidet vielfach punktuell und einseitig, was gemacht werden soll und wo die Prioritäten liegen. Die Gesamtsicht fehlt bei so einer Arbeitsweise.“

Diese Herangehensweise führt oft dazu, dass kurzfristig und „wahltaktisch“ entschieden wird und die sachlichen Begründungen für Maßnahmen in den Hintergrund gedrängt werden.

„Die Politiker müssen entscheiden, wohin wollen wir gehen. Aber wahrscheinlich beschäftigen sich PolitikerInnen nicht mit so langfristigen Fragen, deswegen kommen wir weg von der Kernkompetenz. Ich kann nicht immer nur kurzfristig denken, langfristige Konzepte sollten von der Politik unabhängig sein.“

„Die Politik denkt zu kurzfristig.“

„Die Politiker können sich nicht vor der Verantwortung drücken. Sie müssen entscheiden. Mein Stadtrat sagt immer: „Befrag die Leute und dort, wo die Mehrheit rauskommt, das machen wir.“ Ich finde aber, er muss sich entscheiden. Er kann die Beamten fragen, die Bevölkerung, er kann seine eigene Meinung haben, aber er muss sich entscheiden und sagen, das will ich. Er kann nicht sagen, jetzt frage ich alle und was die Mehrheit sagt, das machen wir.“

Die Verwaltung im Verkehrssektor ist dadurch besonders gefordert, weil sie eine „Mittlerfunktion“ zwischen der „subjektiven“ Sichtweise der Bevölkerung und der politischen Sichtweise übernehmen muss.

3.4.4. Notwendigkeit der Versachlichung subjektiver Sichtweisen

Die „soft skills“ von VerkehrsplanerInnen sind auch dann gefordert, wenn es darum geht, subjektive Sichtweisen der Bevölkerung zu objektivieren und sachliche Darstellungen zu geben, die verständlich für die BürgerInnen sein sollen.

„Mitbestimmung und Bürgerbefragungen können nur zusätzliche Instrumentarien für Entscheidungsträger sein. Da die Fachmeinung nicht immer mit der Meinung der BürgerInnen korrespondiert, entstehen zwangsläufig auch Spannungen und Unzufriedenheit mit der öffentlichen Verwaltung. Es ist dann Aufgabe der Politik, sämtliche Fakten zu werten und Lösungen festzulegen, die im Hinblick auf das Gemeinwohl ein Optimum dar-

stellen. Die Verwaltung muss objektiv nachweisen, ob Maßnahmen erforderlich sind. Die Bürger äußern ihre Wünsche und Vorschläge meist jedoch auf Grund ihrer subjektiven Sichtweise. Vermehrt verlangt die Politik deshalb von der Verwaltung auch subjektive Wahrnehmungen der Menschen zu berücksichtigen. Für fachtechnische Beurteilungen ist dies jedoch sehr schwierig bzw. auch nicht vorgesehen, weil sich diese an den Regeln der Technik und nicht an subjektiven Befindlichkeiten orientieren muss.“

„Obwohl in vielen Wohngebieten bereits verkehrsberuhigende Maßnahmen wie z.B. Tempo 30-Zonen bestehen, kommen laufend Anfragen, speziell von Familien mit Kleinkindern, weitere Maßnahmen zum Schutz der Kinder zu setzen. Die Verwaltung hat dann zu prüfen, ob diese subjektiven Wahrnehmungen auch objektiv gerechtfertigt sind. Dazu sind vermehrt Grundlagenerhebungen (Verkehrszählungen, Geschwindigkeitsmessungen, Ortsaugenscheine etc.) erforderlich.“

3.4.5. Umsetzungsdauer von Verkehrsprojekten

Die von den Befragten des Sektors Jugend gemutmaßte Meinung, dass ein Grund für die mangelnde Jugendbeteiligung der höhere Zeitaufwand für den Jugendbeteiligungsprozess sein könnte, wurde seitens der Verkehrsplanung nicht bestätigt.

„Das ist ein Fachbereich, wofür man ausgebildete Personen mit aufnehmen muss in das Projekt, die sich mit Jugendlichen und mit Methoden in der Jugendarbeit auskennen, das würde wahrscheinlich das Projekt verzögern und wahrscheinlich werden Jugendbeteiligungsprojekte deswegen eher selten gerade in diesem Bereich umgesetzt.“

Natürlich brauchen Beteiligungsprozesse in jeder Form Zeit und verlängern ein Projekt und die Planung und die Umsetzung. Das wird wahrscheinlich der Hinderungsgrund sein, dass es eben nur zu geringer BürgerInnenbeteiligung kommt und natürlich noch weniger zu Jugendpartizipation.“

Die Umsetzung von Verkehrsprojekten ist an und für sich aus verschiedensten formalrechtlichen Gründen ein sehr langfristiger Weg, so dass hier der Faktor „Zeit“ eine eher untergeordnete Rolle zu spielen scheint, der Zeitaufwand wird ja gerade dann besonders hoch, wenn es nachträglich Einsprüche und damit verbundene gerichtliche Klagen gibt.

„Die Eigenverantwortlichkeit hat in den vergangenen Jahren stark abgenommen.“

„Planungsprozesse müssen schlüssig sein und eine gewisse Kontinuität aufweisen. Dies stellt auch eine Sicherheit und damit eine Qualität für die Betroffenen dar, weil sich diese langfristig auf gewisse Entwicklungen einstellen können. Auch Änderungsmöglichkeiten und ein Reagieren auf plötzlich auftretende andere Rahmenbedingungen müssen möglich sein. Bildlich gesehen könnten derartige Prozesse mit der Fahrt eines Öltankers verglichen werden, wo Kursänderungen nur durch eine langfristige Vorausschau und durch zeitgerechte Steuermanöver möglich sind.“

3.4.6. Kosten der Umsetzung

Der pädagogische Sektor ist auch mit dem Kostenfaktor bei Beteiligungsprozessen stärker konfrontiert als der technische Sektor. Hier wird immer darauf hingewiesen, dass kein Geld und damit auch kein politischer Wille für Jugendbeteiligung vorhanden sei.

„Um solche Projekte anzustoßen, gibt es meistens kein Geld. Die Fördermittelgeber sind zu wenig interessiert an diesen Themen und auch die Kommunen.“

„Hauptschwierigkeiten sind die Kosten. Es wird immer wieder gefragt: Wer zahlt´s?“

„Fehlen finanzieller Mittel, sie machen zwar „Wisch-Waschi-Projekte“, aber nichts Gscheites, Nachhaltiges.“

Im Verkehrssektor wird Geld und Zeit aber nicht als die größte Barriere für Jugendbeteiligung genannt.

„Nein, für uns gibt es kein Ressourcenproblem.“

3.4.7. Uninformiertheit und mangelndes Bewusstsein der Jugendlichen

Bezugnehmend auf Jugendliche wurde von den ExpertInnen festgestellt, dass nicht bei allen Jugendlichen eine Beteiligungskultur vorhanden sei bzw. das Thema „Verkehr & Mobilität“ erst für die Jugendlichen attraktiv dargestellt werden müsse.

„Bei den Jugendlichen fehlt oft das Interesse, es war z.B. im Projekt sehr mühsam, Zusammenhänge aufzuzeigen. Über das haben sie nie nachgedacht, wir haben dann im Projekt „Fahrzeuge der Zukunft“ gezeichnet, das war voll abgehoben. Ich finde, das Bewusstsein ist nicht sensibilisiert. Das Interesse muss erst geweckt werden.“

„Sehr viele Jugendliche sind sehr engagiert, hoch kreativ bei genügend Information. Eine Hürde ist übrigens auch die Uninformiertheit. Die Jugendlichen sind oft hoch motiviert, aber oft sind sie froh, wenn sie ein sehr kleines Platzerl bekommen. Sie sind sehr real in ihren Forderungen. Man braucht hier keine Angst zu haben, dass sie zu anspruchsvoll sind.“

„Da ist bei den Jugendlichen auch eine Schizophrenie vorhanden. Mit ihrer entwickelten Ratio kommen sie drauf, die Auswirkungen (des Autofahrens: Anmerkung der Autorin) sind ja eigentlich negativ, aber wenn ich mir dann die Emotionen im Bauch anschau, dann geht es um Schnellfahren und Betrinken. Und diese Diskrepanz, die haben ja auch die Erwachsenen wie man weiß, aber bei den Jugendlichen ist das insofern ausgeprägter, weil die haben keine Erfahrungen. Auf der anderen Seite kann man sie daher auch nicht so sehr zur Verantwortung ziehen, weil sie ja noch sehr beeinflussbar sind, man muss ihnen ja auch eine

Chance geben, auch Fehler zu machen, aber ohne die anderen dabei zu gefährden.“

3.4.8. Fehlendes Interesse am Bereich „Verkehr & Mobilität“ und mangelnde Zeitressourcen der Jugendlichen

„Partizipation heißt generell und nicht spezifisch sich Zeit für Jugendbeteiligung zu nehmen. Und da gibt es einerseits Profis, die das innerhalb ihrer Arbeitszeit machen und die Laien, die sich in der Freizeit mit teils sehr komplexen Themen auseinandersetzen. Das ist schwierig. Hier ist ein Ressourcenproblem, das gehört entwickelt.“

„Es war sehr schwierig, die Jugendlichen zu involvieren. Wir wollten sie außerhalb der Schule einbeziehen. Wir haben Broschüren und Flyer gedruckt, sind in Jugendorganisationen gegangen, aber wir haben es nicht geschafft. Über die Schule, da sind die Jugendlichen ja fast gezwungen, das brachte gute Resultate, aber wir wollten Jugendliche ansprechen, die nicht in die gemeinsame Klasse gehen, sich untereinander nicht kennen und haben damit geworben, dass sie neue Leute kennen lernen können. Wir haben auch Angebote gemacht wie Wettbewerbe mit Preisen, aber es kam niemand. Es gibt so vieles in diesem Bereich.“

„Man weiß aus Erfahrung, dass die freiwillige Arbeit von Jugendlichen rückläufig ist. Andererseits wird betont, wie wichtig das ist. Aber der Trend wird nicht gesehen: Die Jugendlichen lösen sich aus allen formellen Vereinen, d.h. keine Mitgliedschaft mehr z.B. beim WWF, sondern machen vielleicht einmalige Spenden und unterstützen punktuell. Wir haben heute ein hedonistisches Angebot, das „Ich“ geht vor dem allgemeinen, das ist jetzt meine subjektive Sichtweise. Ich finde, das greift zu kurz, denn gerade im Verkehrsbereich bin ich ja beides, Verursacher und Betroffener, aber da denkt man sich halt, ich fahr mit dem Auto, weil das da ist und es schneller geht.“

„Der Mensch ist ein beinhardter Egoist, ein Egomane, da darf man sich nicht drüber hinwegtäuschen. Die große gesellschaftliche Leistung der Zivilisation ist es, diese wahnsinnigen Egoisten zu einer Gesellschaft mit sozial denkenden Wesen zu machen, sozial Handeln nennt man das. In unserer Gesellschaft geht das immer mehr verloren, das Aggressionspotential steigt und das ist gefährlich und manifestiert sich stark im Verkehr. Würde man sich heute den Verkehr anschauen, wie die meisten sich verhalten, auch die Jugendlichen, dann würde man sofort ein Psychogramm der Gesellschaft kriegen. Wer beherrscht wen? Wie ist der Aggressionspegel? Wie ist die Solidarität? Wie ist der Egotrip? Unser Verkehrsverhalten ist ein Abbild unserer Psyche.“



3.4.9. Barriere in der Schule

„Die Barriere in der Schule ist, dass so vieles Unterschiedliches läuft. Wir haben 800 Schüler und da weiß man oft nicht, was die anderen tun. Zum Beispiel wurde im Wahlpflichtfach ein Mobilitätsfragebogen erstellt. Ich weiß aber nicht, was herausgekommen ist. Das ist einfach so. Es gibt Wald-, Wasser-, Bodenprojekte, und dann haben ja die Schüler auch Schularbeiten und Förderunterricht. Wir machen jedes Jahr 2 Sachen. Aber natürlich, wenn wir kein Angebot hätten, wäre das noch schwieriger. Das war schon gut, sonst verzweifelt man ja, wenn man sich die ganzen Grunddaten selbst erarbeiten muss. Und dann ist ja jedes Fachgebiet eigenverantwortlich. Hier

fließt viel Zeit und Energie hinein, man muss Kollegen überzeugen, ein paar Dinge kann man lassen wie z.B. der autofreie Tag oder grüne Meilen. Es gibt auch Kunstprojekte.“

Ergebnisse der Fokusgruppen mit den Jugendlichen

Hier haben sich 2 Schwerpunkte an Barrieren herauskristallisiert: Auf der einen Seite sind es die Jugendlichen selbst, die ihre Freizeit nicht für Projektarbeit verwenden wollen, vielleicht auch aus dem Gefühl heraus, dass sie durch ihre Mitarbeit nichts verbessern können oder sie es als „fad“ empfinden, weil eine jugendgerechte Herangehensweise fehlt.

„Ich will meine Zeit nicht opfern, weil eh nix passiert, also weil's so uninteressant ist, dass eh keiner hingehht. Also i hab schon Zeit dafür, nur mich interessiert es nicht und dafür würde ich nicht meine Zeit opfern, da lieg ich lieber vorm Fernseher.“ (A)

Andererseits empfinden die Jugendlichen, dass ihnen zu wenig Angebote gemacht werden, sich zu beteiligen.

„Welche Möglichkeiten gibt es denn, ich keine keine. Ja, wählen mit 16 Jahren. Aber wo werden wir gefragt? Gar nicht, vor allem nicht hier und nicht an der Schule. Also wir würden sofort bei Projekten mitarbeiten im Unterricht ja, da würden wir schon mitmachen.“ (gesamte Gruppe nickt einstimmig) (B)

„Also es gibt zu wenig Angebote. Es wird einem nicht schmackhaft gemacht, alles kommt so „uncool“, so auf Ökotante. Das ist wirklich ein Klischee, aber wenn man das ein bisschen lässiger bringen würde, dann würden sicher mehr mitmachen. Und vor allem ist es mit Arbeit verbunden, da muss ich was tun und ich kann nicht sporteln oder fernsehen. Wir haben viele Stunden in der Schule, unsere Freizeit

ist beschränkt, wenn du dann heimkommst, möchtest du dich hinsetzen, essen und dann musst eh was lernen.“ (C)

„Es fehlt auch oft das Angebot und die Benachrichtigung, also wenn die Lehrerin das nicht gesagt hätte, hätte ich nie davon erfahren. Im Internet würde ich nie danach suchen. Ich glaube, wenn man über die Schule mehr machen würde, die Schule sagen würde, komm mach ma was, dann tät sich was ändern. Es muss ja so sein, dass es unter der Schulzeit gemacht werden sollte, viele haben Matura nicht viel Freizeit, vielleicht am besten in der 6. Klasse, wo man nicht so viel zu lernen hat. Also wenn nicht der Direktor oder a Lehrer sich für das einsetzt, dann kommt bei den Schülern auch nichts an, es hängt viel von den Lehrern ab. Es sollte mehr geschätzt werden, wenn die Lehrer das unterstützen, sagen, kommts mach ma was, aber die sagen „Mathe ist mein Leben.“ (C)

„Ich finde, dass das ein Problem ist, dass man erst nachher was tut, dann wenn es schon zu spät ist. Ja, stimmt. Wir haben z.B. Schwerpunkt Ernährung an der Schule, lernen was richtig wäre, aber einkaufen tun wir nur das billigste, bio ist zu teuer. Wenn es richtig angepriesen werden würde, dann geht das biologische auch.“ (C)



3.5. Voraussetzung für Jugendbeteiligung

Fragestellung:

Welche Voraussetzung sollten die beteiligten Jugendlichen und Erwachsenen mitbringen?

Kurzfassung: Ergebnisse – ExpertInneninterview

Erwachsene:

- Positive Einstellung zur Jugendbeteiligungskultur, Erkennen und Sichtbarmachen des nachhaltigen Nutzens von Beteiligung
- Bewusstsein für die Notwendigkeit der Einbeziehung von ExpertInnen aus dem Sektor „Jugendarbeit und Umweltbildung“ in die Verkehrspolitik und -planung
- Offenheit für einen neuen Stil im zwischenmenschlichen Umgang („Jugend-Stil“) seitens der Erwachsenen
- Transparenter Prozessverlauf
- Pädagogisches Konzept mit klaren Zielsetzungen und gute Organisation
- Beteiligungsprozesse verbindlich gestalten; Jugendlichen anbieten, Verantwortung zu tragen
- Zeit- und Geldressourcen für Beteiligungsprozesse vorsehen

Jugendliche:

- Entsprechende Motivation und persönliche Betroffenheit der Jugendlichen
- Ausreichende Informationen, Umweltbildung und Bewusstsein seitens der Jugendlichen

Kurzfassung: Ergebnisse – Fokusgruppe mit Jugendlichen

- Alle Jugendlichen stimmten überein, dass Beteiligungsprozesse dann für sie am interessantesten wären, wenn diese in der Schule passieren und wenn sie dafür als Wertschätzung einen kleinen Geldbetrag oder eine Einladung zum Essen bekommen würden.
- Die Information sollte methodisch-didaktisch aufbereitet und jugendgerecht vermittelt werden, die Jugendlichen wollen ernstgenommen werden.
- Der Beteiligungsprozess soll klare Ziele und eine gute Organisationsstruktur haben.

3.5. Voraussetzung für Jugendbeteiligung (Detailauswertung)

Die wichtigsten Erfolgsfaktoren liegen vor allem in der grundsätzlichen Haltung der Erwachsenen zu einer Jugendbeteiligungspolitik.

3.5.1. Positive Einstellung zur Jugendbeteiligungskultur

Damit ein Jugendpartizipationsprozess für die Beteiligten von Nutzen ist, braucht es die entsprechende (auch politische) Einstellung, dass sich Jugendbeteiligung nicht nur aus pädagogischer, sondern auch aus ökonomischer Sicht rechnet. Ist bereits von Beginn eines Planungsvorhabens ein gut durchdachtes Beteiligungskonzept vorhanden, dann können nachträgliche Zeitverzögerungen und hohe Kosten durch Einsprüche und Klagen seitens der Bevölkerung bereits im Vorfeld verhindert werden.

„Die Erwachsenen sollten Jugendbeteiligung nicht als lästige Pflicht empfinden. Wichtig ist nicht nur die richtige Haltung, sondern dass sie Jugendbeteiligung auch als ökonomische Chance erkennen. Erwachsene sollten tatsächlich Interesse haben, etwas ändern zu wollen, vielleicht auch durch eine entsprechende Ausbildung. Es gibt in Vorarlberg ein landesweites Jugendbeteiligungsmodell mit Infos, Workshops und auch Ausbildung.“

„Voraussetzungen sind vor allem für die Verkehrsplaner wichtig. In meinem Verständnis ist die Verkehrsplanung eine Dienstleistung und es ist ein Serviceangebot, dass ich den Bürger mache. Es soll nicht als lästiges Teilchen gesehen werden, das die Arbeit erschwert. Da müsste ein anderes Bewusstsein entstehen. Es sollte ein faires Angebot sein für die Jugendlichen. Die merken sehr schnell, wenn sie nicht ernst- und wahrgenommen werden, dann machen diese auch nicht mit.“

„Wichtig ist, dass die verantwortlichen Personen auch mit den Jugendlichen wirklich zusammenarbeiten wollen.“

„Die Erwachsenen müssen bereit sein, von ihrer Sicht – was ja meist die Windschutzscheibensicht ist – Abstand zu nehmen und gemeinsam an einer Lösung interessiert sein. Sie sollten daran interessiert sein, die Sicht der Jugendlichen einzubeziehen, also keine autozentrierte sondern eine jugendzentrierte Verkehrsplanung.“

„Es ist die Frage, wer das zahlt, wer hat den Willen es umzusetzen und ob es das ersehnte Ziel bringt. Ein Projekt sollte nicht zu groß sein, sonst ist es nicht mehr händelbar.“

„Für die Umsetzung sind die Erwachsenen zuständig und hier muss achtsam miteinander kommuniziert werden, sonst ist es ein „Schuss in den Ofen“. Also ein verantwortungsvoller Umgang ist wichtig.“

3.5.2. Offenheit für JUGEND-STIL seitens der Erwachsenen und transparente Prozesse

Mit Jugendlichen zu arbeiten bringt aber auch einen neuen Stil in die Zusammenarbeit und Kommunikation, der zwischen Erwachsenen oft nicht gepflegt wird. Hier spielen Authentizität, Transparenz und Offenheit im Umgang mit den Jugendlichen wohl die wichtigste Rolle. Wer offen ist für neue Erfahrungen im Beteiligungsprozess, aber auch für neue Ergebnisse, kann in einem Partizipationsprozess nur gewinnen. Eine entsprechende Haltung zu den Jugendlichen ist die Basis für eine gute Kommunikation. Wenn Jugendliche das Gefühl haben, dass sie ernstgenommen werden, bringen sie eine große Vielfalt neuer Ideen und Konzepte ein, die Erwachsene auch sehr bereichern können. Wichtig ist jedoch, dass der Prozess klar und transparent kommuniziert wird und auch die Grenzen der Machbarkeit und Umsetzungsmöglichkeiten bereits von Anfang an klar angesprochen werden. Umgekehrt registrieren Jugendliche sehr schnell, wenn sie

nur als „Staffage“ oder „Ideenspender“ für die Erwachsenen dienen.

„Jugendliche wollen keine Staffage für Erwachsene sein und Jugendliche sagen das auch.“

Wenn das passiert, dann kann es sein, dass bei den Jugendlichen eine Demokratie- und Politikverdrossenheit eintritt und sie in Zukunft keine Notwendigkeit mehr sehen, sich an politischen Prozessen zu beteiligen. Hier liegt eine große Verantwortung seitens der Erwachsenen vor allem auch für die Zukunft der Jugend und ihrem demokratischen Verständnis.

„Es ist schon komisch. Überall im Marketing ist man zielgruppenorientiert, man untersucht die Kundengruppe, die angesprochen wird und versucht sich auf sie einzustellen, aber in diesem Bereich benehmen sich die Erwachsenen oft wie Lehrer. Sie arbeiten hierarchisch mit den Jugendlichen und nicht auf gleicher Augenhöhe. Sie glauben alles besser zu wissen. Das ist eine Scheinpartizipation. Da haben dann beide einen Frust, weil man nicht weiterkommt, die Jugendlichen und die Erwachsenen. Dann sagen sie wieder, sie haben's ja probiert und es ist nichts herausgekommen. Die Jugendlichen müssen wirklich ernstgenommen werden. Die zentrale Frage ist die Haltung. Die Jugendlichen dürfen kein Partizipationspockerl bekommen, sondern die Erwachsenen müssen ihren üblichen Weg komplett überdenken und offen und neugierig sein, was von den Jugendlichen kommt sowie auch bereit sein, die Konsequenzen zu tragen. Nur eine Realisierung, die wirklich partizipativ erfolgt, bringt gute Ergebnisse für alle. Ganz wichtig noch: Die Partizipation darf nicht fragmentiert werden, das heißt es müssen alle Faktoren angesprochen werden, auch die Kostenseite, die sozialen Folgen etc. Es wäre falsch nach der Linienführung eines bestimmten Radweges zu fragen, sondern man muss das Thema in der gesamten Komplexität erfassen, es muss alles zum Thema gemacht werden, dann sind die Jugendlichen erst in der Lage entsprechende Ideen, Gedanken usw. einzubringen.“

„Es muss eine gute Abstimmung geben. Es soll nicht nur eine Alibiaktion sein, sondern es sollen dadurch wirklich Veränderungen erzielt werden, nicht nur Diskussionen, sondern es soll auch etwas umgesetzt werden.“

„Wichtig ist realistisch und ehrlich zu den Jugendlichen zu sein. In politischer Bildung wird oft nicht gelernt, wie Entscheidungen funktionieren. Ich darf daher nicht zu hohe Anforderungen stellen. Lehrlinge, Migranten sind schwieriger anzusprechen, denen etwas zu vermitteln ist oft nicht leicht. Es ist wichtig, den Jugendlichen die Rahmenbedingungen zu erklären, z.B. 15-jährigen Jugendlichen sollte von Experten genau erklärt werden, wo sie sich bewegen, worum es geht, welcher Sinn dahinter steht.“

„Wichtig ist es, ehrlich mit den Jugendlichen umzugehen, dann zeigen sie auch Verständnis. Wichtig sind Transparenz und Fairness.“

„Offenheit, wir haben das erlebt wie offen die Jugendlichen sind. Das ist ein ernstzunehmender Punkt, denn die Jugendlichen waren bereit ihre Forderungen klar auf den Tisch zu legen, aber sie haben dann auch die Einschränkungen akzeptiert, geforderte Dinge, die einfach nicht möglich sind. Das offene Gespräch war sehr wichtig. Wir haben ihre Vorschläge teilweise in das Verkehrskonzept aufgenommen, teilweise wurden sie auch bereits umgesetzt, aber das Konzept läuft ja noch bis 2015.“

„Die, die Projekte initiieren, sollen mit den Jugendlichen so arbeiten, wie sie sind. Alle sollen dabei an ihren Kompetenzen arbeiten, z.B. an der Kommunikation. Wir dürfen nicht populistisch arbeiten, nicht nur Schwarz-Weiß-Denken, Feindbilder erzeugen.“

„Die Erwachsenen brauchen ein Gespür für die Jugendlichen und müssen erkennen, dass das ein Problem für die Jugendlichen ist.“

„Also man muss sich jeweils auf die Stufe des anderen begeben, also das ist für Jugendliche schwierig, denn die waren noch nie erwachsen und können sich nicht in einen Erwachsenen hineinversetzen. Ein Erwachsener hat es da leichter, für ihn ist es zumindest möglich, sich an seine Jugend zu erinnern.“

„Die Fakten sollten ehrlich auf den Tisch gelegt werden. Dort, wo es z.B. darum geht, dass ein besserer Busanschluss kommt und wenn dann die Verkehrsbetriebe sagen, dass sie keine Busse mehr zur Verfügung haben, dann verstehen das die jungen Leute. Es ist also wichtig, offen und ehrlich mit den Jugendlichen umzugehen, dann zeigen sie auch Verständnis. Wichtig sind Transparenz und Fairness.“

„Man muss aber klar machen, was machbar ist und die Grenzen klar aufzeigen. Gerade der Verkehrsbereich ist ein stark rechtlicher Bereich. Sonst arbeiten die Leute mit Elan und dann zum Schluss erfahren sie erst über die Hindernisse.“

3.5.3. Entsprechende Motivation der Jugendlichen und persönliche Betroffenheit

Das Thema „Verkehr & Mobilität“ ist erfahrungsgemäß für Jugendliche sehr abstrakt, was eine Barriere für Jugendbeteiligung in diesem Sektor darstellt, da Jugendliche lieber an sehr konkreten Projekten arbeiten.

„Das Thema ist nicht gerade attraktiv für Jugendliche.“

Nicht alle Jugendlichen zeigen Interesse an Partizipation. Schwierigkeiten gibt es vor allem dann, wenn bereits negative Erfahrungen gemacht wurden.

„Das hängt von ihren Erfahrungen ab, es gibt Jugendliche, die frustriert sind, weil sie bereits schlechte Erfahrungen gemacht haben und andere sind offen. Viele Jugendliche erwarten sich von

gewissen Strukturen keine Partizipation, zum Beispiel in Schulen und Behörden. Selbst bei uns als große Organisation wundern sie sich oft.“

Eine Möglichkeit Jugendliche zu motivieren, sich an Projekte zu beteiligen, ist persönliche Betroffenheit, wie dies z.B. folgender Interviewpartner ausdrückte:

„Die Jugendlichen brauchen ein vitales Interesse. Sie sollten ein konkretes Problem haben, einen Bedarf spüren. Zum Beispiel, dass sie ihre Ziele selbstständig erreichen wollen und nicht immer nur gefahren werden wollen. Noch besser ist ein Problemdruck.“

Gerade im lokalen Bereich ist die persönliche Betroffenheit groß und hier kann sehr konkret gearbeitet werden.

„Die Verkehrsplanung am Land wäre schon wichtig. Jugendliche haben keine Plätze, wo sie sich aufhalten können. Zum Beispiel ist mein Sohn mit dem Skateboard gefahren. Aber überall, wo er hin ist, wurde er vertrieben. Auch weil es den Erwachsenen zu laut war, was ja verständlich ist. Dann haben sich die Jugendlichen zusammengesetzt, einen Jugendclub gegründet. Da wurde dann mit Judith Heissenberger erarbeitet, was sich Jugendliche wünschen. Es hat dann einen Skaterplatz für die Jugendlichen gegeben und andere Plätze, wo sie sich aufhalten können. Damit wurden die Jugendlichen auch von den gefährlichen Plätzen weggeholt und sie haben es gemeinsam erarbeitet.“

„Am Besten kann das in Kommunen funktionieren, weil hier die Nähe und Betroffenheit vorhanden ist. In Bezirken ist das schon schwieriger, weil hier die Strukturen fehlen. Es gibt zwar Pilotprojekte mit Bezirksjugendreferenten, aber hier fehlt auch die Betroffenheit. Beim Land ist die Betroffenheit noch kleiner. Damit Jugendbeteiligung funktioniert, ist Betroffenheit eine ganz wichtige Voraussetzung.“

Lebensrealitäten und -umstände von Jugendlichen unterscheiden sich genauso stark wie bei Erwachsenen.

„Viele Leute haben unterschiedliche Wünsche. Es findet eine starke Individualisierung statt. Meistens ist das dann so: 50 % wollen das, 50 % wollen das andere. Es gibt oft nicht eine eindeutige Mehrheit.“

„Ich muss natürlich unterschiedliche Bildungsniveaus berücksichtigen bei den Jugendlichen. Zum Beispiel kann ich Jugendliche mal mit der Kamera losschicken und sie die Orte, die sie als Schandflecken empfinden, fotografieren lassen.“

3.5.4. Einbeziehung von ExpertInnen aus dem Sektor „Jugendarbeit und Umweltbildung“

Um Jugendliche entsprechend ansprechen zu können, sollten die unterschiedlichen Milieus, Bildungsniveaus, Altersgruppen etc. berücksichtigt werden. Damit dieser Zugang zu den Jugendlichen gelingt, wird empfohlen, ExpertInnen aus dem pädagogischen Sektor miteinzubeziehen, die es gewohnt sind, mit Jugendlichen zu arbeiten. Dies erhöht die Effizienz der Arbeit.

„Es sollten Organisationen eingebunden sein, die sich mit Jugendlichen auskennen, die eine Verbindung zu den Jugendlichen herstellen können, um die Kommunikation zu erleichtern.“

„Es ist allgemein so, dass man die Motivation derer finden sollte, die man anspricht, sonst kann man das vergessen. Man muss wissen, was sie bewegt zu handeln. Da braucht man Leute, die das herauskitzeln können, die brauchen Motivation, technische Kompetenzen, Know-how über Umwelt, Klima. Partizipative Prozesse sollten mehr in der Schule gelernt werden.“

„Und natürlich, wie gesagt, braucht es Personen, die die Jugendlichen begleiten und betreuen und die Ideen einholen.“

„Ja, eine diesbezügliche Zusammenarbeit wäre sinnvoll.“

3.5.5. Pädagogisches Konzept mit klaren Zielsetzungen und guter Organisation sowie eine entsprechende Ansprache der Jugendlichen

Ebenso braucht es vor Beginn des Beteiligungsprozesses ein gutes auf die Zielgruppe abgestimmtes pädagogisches Konzept und eine entsprechende Ansprache.

„Hier fängt alles bei der Konzeption an. Das heißt, wie wähle ich die Jugendlichen aus, wie kann ich sie motivieren. Hier muss man die richtige Sprache finden. Geh ich auf sie zu oder lass ich sie herkommen. Zugänglichkeit ist besonders wichtig. Ich muss in ihre Freizeitbereiche hineingehen. Die Konzeption darf nicht vom Denken der Erwachsenen ausgehen.“

„Die Jugendlichen haben oft eine andere Sprache und müssen anders angesprochen werden, da lernen alle voneinander.“

3.5.6. Jugendliche durch Verantwortung ernst nehmen und Beteiligungsprozesse verbindlich gestalten

Wie schon erwähnt, je abstrakter ein Themenbereich für die Jugendlichen erscheint, umso weniger fühlen sie sich motiviert, sich zu beteiligen. Grundsätzlich aber wollen Jugendliche ernstgenommen werden und durchaus Verantwortung übernehmen. Diese Verantwortung muss eine ernstgemeinte, verbindliche Verantwortung sein und keine „Pseudo-Aktion“. Der Führerschein ist ein Beispiel dafür, wie „echte“ Verantwortlichkeit an die Jugendlichen übergeben wird.

„Meiner Meinung nach ist der Führerschein in unserer Gesellschaft der zentrale Initiationsritus. Mit dem Führerschein sind Jugendliche ein Teil der Gesellschaft. Das Alter ist dafür natürlich auch perfekt. Jugendliche sind volljährig und wahlbe-

rechtigt im Alter von 16-18 Jahren. Die Führerscheinprüfung ist mit großer Aufregung verbunden und bedeutet, dass die Gesellschaft nun den Jugendlichen eine echte Verantwortung (und nicht „gefakte“, das kommt nämlich auch oft vor) übergibt. Der Führerschein kann daher sicher nicht nur pragmatisch gesehen werden. Wenn Jugendliche ein Auto vielleicht auch noch von den Eltern geschenkt bekommen, dann bedeutet das für sie: Mit dem Auto bin ich autonom = ein Teil der Gesellschaft.“

Ein verbindlicher Prozess drückt auch aus, dass Jugendliche von der Gesellschaft ernstgenommen werden und nicht nur als „Alibi-Aktion“ dienen.

„Und wichtig ist, dass Jugendbeteiligung regelmäßig also 2-4-mal im Jahr institutionalisiert gehört. Nicht ein Mal ein Jugendparlament abhalten, wo nichts herauskommt.“

„Wenn die Leute zusammenarbeiten, ist es gut. Aber das darf nicht nur kurzfristig sein, sondern muss über eine längere Zeitspanne laufen. Wir haben Verantwortung für die Zukunft, soziale Verantwortung und das muss man kommunizieren.“

„Wichtig ist aber auch hier die Verbindlichkeit. Es muss von vornherein deklariert sein, ob die Jugendlichen mitentscheiden dürfen, wie lang sie dabei sind u.a.“

Man muss sich einer Sache verpflichtet, wie im Englischen „committed“ fühlen, wenn das nicht der Fall ist, dann sinkt die Bereitschaft mitzutun.“

3.5.7. Zeit- und Geldressourcen vorsehen

Genauso wichtig ist es, dass entsprechende Zeit- und Geldressourcen vorgesehen werden. Einerseits für den gesamten (extern) moderierten Prozess, andererseits aber auch für die Jugendlichen selbst, denn die Jugendlichen stellen ja auch ihre Expertise zur Verfügung wie die Erwachsenen und sollten für ihre Arbeit eine Wertschätzung bekom-

men. Das müssen keine großen Beträge sein, aber mal eingeladen werden zu einem Mittagessen oder ein Sitzungsgeld wie die Erwachsenen gibt den Jugendlichen das Gefühl, dass sie ernstgenommen werden.

„Es soll eine öffentliche Ausschreibung geben und die Jugendlichen sollen dafür auch was bekommen, dann nehmen sie auch teil. Ich finde, dass die Jugendlichen Sitzungsgeld bekommen sollten wie die Erwachsenen, damit das auch verbindlicher ist. Denn wenn es unverbindlich ist, kommen die Jugendlichen eh nicht. Die Beteiligung muss nachhaltig und verbindlich sein. Wenn Jugendliche nur als Show für die Erwachsenen fungieren, das gefällt mir nicht. Wichtig ist auch die Umsetzbarkeit.“

„Die Ressource Zeit ist ein wichtiger Faktor und Geduld.“



3.5.8. Informationsstand der Jugendlichen berücksichtigen

Eine wichtige Rolle für die Jugendbeteiligung spielt auch die Information. Wie in der kommenden Fragestellung noch aufgezeigt wird, liegt hier auch die Schnittstelle zwischen „Umweltbildung“ und „Jugendbeteiligung“. Die ExpertInnen waren der Meinung, dass nur durch ausreichende Information eine professionelle Jugendbeteiligung möglich ist.

„Ganz wichtig ist, dass umfassend und nicht von einer einzigen Seite her informiert wird.“

„Es sollte ein Problem von verschiedenen Sichtweisen gesehen werden, nicht z.B. nur die Sicht des ADAC oder des ÖAMTC. Ganz wichtig ist die Möglichkeit, dass umfassend informiert wird.“

„Gleicher Informationsstand für Jugendliche und Erwachsene.“

Ergebnisse der Fokusgruppen mit den Jugendlichen:

Verkehrstechnische Verbesserungsvorschläge:

In der Gruppendiskussion hatten die Jugendlichen eine Reihe von Verbesserungsvorschlägen für konkrete Verkehrsprobleme parat. Hier konnte beobachtet werden, dass es zwei Gruppen von Jugendlichen gab. Die Fokusgruppe B war am stärksten autofixiert und machte eine Reihe von Vorschlägen, die der Verflüssigung des Autoverkehrs diene.

„70-80 km/h in der Stadt erlauben; Geschwindigkeitsbeschränkungen erhöhen; 30er-Beschränkung abschaffen; 30 km/h zu fahren ist praktisch unmöglich, da muss man sich echt zusammenreißen, dass das geht; Radarkasten abschaffen; Straßennetz ist sehr gut ausgebaut in Österreich; in Stadt gibt es eh eine sehr gute Verkehrsplanung.“ (B)

Interessant war auch die Tatsache, dass Nachtbusse und Jugendtaxis auch von „Autoliebhabern“ als sehr praktisch empfunden wurden und hier bereits ein Bewusstsein vorhanden war, dass sie nicht alkoholisiert Moped oder Auto fahren sollten.

„Busse sollen am Abend länger fahren, neue Buslinien, um nicht so weit zu gehen; Wiedereinführung des Jugendtaxis. Das war gut, sonst ist man angeleitet, zu viel zu trinken und mit dem Moped nach Hause zu fahren und dann kann leicht ein Unfall passieren.“ (B)

Diesem Trend gegenüber standen vor allem Jugendliche der Fokusgruppe C, wo das Thema „Umwelt und Nachhaltigkeit“ sowohl in der Familie als auch in ihren Schulen (die Jugendlichen dieser Gruppe kamen aus Ökolog- und Umweltzeichenschulen) eine wichtige Rolle spielt und auch Vorbilder vorhanden sind, die selbst umweltfreundliches Verhalten in ihrem täglichen Leben praktizieren. Diese Jugendlichen zeigten ein hohes kritisches Bewusstsein und hohe soziale Verantwortung, das bedeutet, dass es ihnen nicht nur um den persönlichen Nutzen geht, sondern um das Wohl aller Menschen. Hier wurden in der Diskussion immer wieder eine Reihe von Verbesserungsvorschlägen und Überlegungen genannt und es wurde auch das individuelle Verhalten des Einzelnen angesprochen.

„Abstimmung Fahrpläne – Schulzeiten.“ (C)

„Es muss mehr mit den Schülern geredet werden. Wenn wir am Land den Bus versäumen, müssen wir 3 Std. lang warten bis der nächste kommt, keine unnötigen Wartezeiten.“ (C)

„Auf die Anzahl der Fahrgäste abgestimmte Waggons.“ (C)

„Es soll mehr zu Fuß zur Schule gegangen werden.“ (C)

„Die Leute benutzen keine Busse, daher werden diese oft eingestellt, weil sie sich nicht rentieren. Alle sagen dann, die Öffis sind schlecht, aber mehr Leute sollten mit den Bussen fahren.“ (C)

„Die Leute sollen sich auch beim Autofahren mehr zusammentun, die fahren alle allein.“ (C)

„Unsere Zeit ist so schnell, keiner möchte mehr warten.“ (C)

„Ich fahr mehr mit dem Rad; bei uns haben sie einen Anhänger also noch einen Wagen an den Bus dazugegeben, damit in der Früh mehr Platz ist.“ (C)

„Bei uns hat die ÖBB auch eine normale Schnellbahn durch einen Doppeldecker ersetzt.“ (C)

„In Wien fährt jede Minute eine U-Bahn, da weißt, wenn du eine versäumst, kommt gleich die nächste. Mit dem Auto brauchst länger, wegen Ampel und Stau.“ (C)

Verbesserungsvorschläge im Prozess:

Damit das maximal mögliche Engagement auch von den Jugendlichen gesichert ist, sollte aus Sicht der Jugendlichen ein Beteiligungsprozess in der Schule passieren. Gleichzeitig sehen die Jugendlichen aber, dass ihr Wunsch nicht realistisch zu sein scheint, da sie die Flexibilität der LehrerInnen nicht sehen.

„Also, wenn ein Verkehrsplaner in die Schule kommt und fragt, ob wir mitmachen möchten, würden wir das schon tun. Aber ich glaube nicht, dass das machbar ist, weil die Lehrer wollen das nicht.“ (A)

Für einen erfolgreichen Beteiligungsprozess sollten aus Sicht der Jugendlichen folgende Punkte berücksichtigt werden.

- die richtige Haltung zu den Jugendlichen

„Ich möchte ernstgenommen werden, nicht nur: o.k. wir laden jetzt ein paar Jugendliche ein, damit's gut aussieht.“ (A)

- eine didaktisch aufbereitete Informationsbereitstellung

„Aber er (der Verkehrsplaner, Anm. der Autorin) muss es auch interessant machen, so machen, dass wir es verstehen und nicht dass wir alle einschlafen. Es soll didaktisch aufbereitet und in der Schule sein. Ja, besondere Pluspunkte für die, die sich besonders engagieren, das wäre ganz super. Das könnte vielleicht so gemacht werden, wenn ein Vortrag ist und wer hingehen will, bekommt ein + oder einen 1er.“ (A)

„Es darf halt nicht so extrem ernst abgehen, wenn so ernst diskutiert wird.“ (B)

- klare Ziele des Prozesses

„Mir würd überhaupt nit taugen, wenn alle so sitzen, wenn dann über irgend etwas diskutiert wird und man vom hundertsten ins tausendste kommt, man triftet irgendwo ab und dann weiß keiner mehr, worum es geht. Was halt gscheit wäre, wenn man schon irgendwie Vorstellungen hat, worüber man diskutieren will, das wär sinnvoll.“ (B)



3.6. Schnittstellen „Umweltbildung“ und „Jugendbeteiligung“

Fragestellung:

Wodurch unterscheidet sich für Sie Umweltbildung und Jugendbeteiligung?

Kurzfassung: Ergebnisse – ExpertInneninterview

- Umweltbildung = Information und Bewusstseinsbildung, Vorstufe zur Jugendbeteiligung
- Jugendbeteiligung = Hinhören auf Bedürfnisse der Jugendlichen mit dem Ziel der Einbindung und Umsetzung konkreter Maßnahmen

Kurzfassung: Ergebnisse – Fokusgruppe mit Jugendlichen

Generell ist den Jugendlichen „Gesundheit und Umwelt“ ein Anliegen. Je mehr Umweltbildung die Jugendlichen in den Schulen und Familien haben, desto höher ist das Interesse am Thema und die Bereitschaft zur Beteiligung an Projekten. Positive Erfahrungen können diese Bereitschaft noch unterstützen, während negative Erfahrungen zum völligen Rückzug führen können. Die Jugendlichen stimmen mit den befragten Erwachsenen dahingehend überein, dass Umweltbildung eine Vorstufe der Jugendbeteiligung ist, wo es um die konkrete Umsetzung von Projekten geht.

3.6. Schnittstellen „Umweltpädagogik“ & „Jugendbeteiligung“ (Detailauswertung)

Heute sind, neben dem intellektuellen Zugang, spielerisches Erleben mit positiv emotionalen Erfahrungen und Selbsttätigkeit wichtige Elemente der Umweltbildung.

„Man kann eigentlich schon im Kindergarten damit anfangen, wo man kindliche Ängste und Impressionen zum Verkehr künstlerisch mit Zeichnungen ein bisschen herauskommen lassen kann. Da kommt man drauf, dass sich in den Zeichnungen die Ängste der Kinder vor dem Straßenverkehr widerspiegeln. Der öffentliche Verkehr wird hingegen als ziemlich positiv gezeichnet. Im pubertierenden Alter ändert sich das radikal und das Auto hat einen besonderen Stellenwert: hohe Risikobereitschaft und gruppenspezifische Rituale wie illegale Autorennen sind „hype“. Dazu kommt noch das Problem mit jugendlichen Migranten, für die das Auto aufgrund ihrer Sozialisation einen hohen emotionalen Stellenwert hat. Sie kommen aus Gesellschaften, wo Gewalt und Machismo wesentlich stärker vertreten sind als hier und das Auto noch viel stärker als Statussymbol verankert ist als hier. Da muss man altersspezifische gute Instrumente entwickeln, da kann aber auch Vieles schief laufen.“

Um die Themen „Umweltbildung“ und „Jugendbeteiligung“ weiter zu vertiefen, wurden die ExpertInnen befragt, welche Assoziationen sie mit den beiden Begriffen verbinden und wo sie die Schnittstellen dabei sehen. Im Folgenden sind die Ergebnisse übersichtlich tabellarisch dargestellt, um die Vielseitigkeit dieses Themas zu demonstrieren. Darüber hinaus sprachen die Jugendlichen in den Fokusgruppen über die Rolle der Umweltbildung und welche Wichtigkeit für sie die Themen „Umwelt“ und „Gesundheit“ haben, was vergleichend zu den ExpertInneninterviews dargestellt wird.

Gerade im Bereich des Sektors „Verkehr & Mobilität“, wo vor allem die fachlichen Inhalte, aber nicht die pädagogische Ausrichtung, im Mittelpunkt stehen, kommt es immer wieder vor, dass Methoden

und Ziele von Umweltbildung und Jugendbeteiligung vermischt bzw. oft nicht klar definiert werden, was in der Folge zu einer Reihe von Problemen und Unzufriedenheit bei den AkteurInnen führt und gar kein Versuch mehr für Beteiligung gestartet wird. Diese Erfahrungen haben dazu veranlasst, hier Klarheit zu schaffen.

Die Arbeit mit jungen Menschen braucht viel pädagogisches Know-how und Geschick und ist nicht einfach damit gleichzusetzen, Jugendliche an Prozessen mit Erwachsenen teilnehmen zu lassen. Für eine erfolgreiche Beteiligung von jungen Menschen ist es wichtig, ein pädagogisches und didaktisch aufbereitetes Konzept zu berücksichtigen, das am besten unter Einbeziehung von ExpertInnen aus dem Bereich der Jugendarbeit erstellt wird.

Genauso bedeutet „Umweltbildung“, nicht nur Inhalte zum Thema „Umwelt“ zu vermitteln, sondern geht darüber hinaus. Während in den 80er Jahren die sog. „Katastrophenpädagogik“ in der Umweltbildung Eingang gefunden hatte – hier wurde versucht, junge Menschen durch Darstellung von „Schreckensszenarien“, durch Appelle an das schlechte Gewissen oder durch reine Wissensvermittlung zur Einsicht und schließlich zu umweltgerechtem Verhalten zu bewegen – hat sich dies in der Vergangenheit als wenig wirkungsvoll erwiesen. Erfahrungsgemäß ist diese Haltung bei den jungen Menschen auf großen Widerstand gestoßen und statt Interesse für das Thema „Umwelt“ wurde oft ein Unbehagen, Angst und Ohnmacht mitvermittelt. Umweltbildung bedeutet nicht nur reine Informationsweitergabe, sondern auch die Vermittlung von Werten. Wer professionell mit jungen Menschen arbeitet, plant diese als Ziele ebenfalls in die Konzeption ein.

Umweltpädagogik	Jugendbeteiligung	Schnittstellen
<p>„Das ist mehr oder weniger das Vermitteln von Informationen und die Kenntnis von Zusammenhängen. Da geht es mehr um Wissens- und Bewusstseinsweiterung.“</p>	<p>„Partizipieren heißt für mich Hinhören auf Bedürfnisse.“</p>	<p>„Auf jeden Fall gehören die beiden Sachen zusammen. Bei Jugendlichen ist es vielleicht leichter möglich, die vorgefasste Meinung noch zu ändern, als bei Erwachsenen. Aber Beteiligung ist nur durch Information möglich. Es ist wichtig, Grundinformation zu geben: Worum geht es? Was sind die Zielsetzungen? Wenn ich nie sage, worum es geht, das geht ja nicht, eine Projektbeschreibung ist notwendig. Bei lokaler Planung, wenn es um die Bedürfniserhebung geht, vielleicht weniger, aber Informationen müssen trotzdem gegeben werden, über übergeordnete Ziele.“</p>
<p>„Umweltpädagogik ist für mich Lehren, d.h. die Kinder dort hinführen, was gschiet wäre in der Mobilität. Das ist oft der erhobene Zeigefinger. (...) Aber man darf es nicht mit erhobenem Zeigefinger tun. Leider passiert dabei oft Schwarz-Weiß-Malerei, vor allem von Fanatikern.“</p>	<p>„Also ich glaube, dass Partizipation noch 1-2 Schritte über die Umweltbildung hinausgeht. (...) Hier geht es auch um das konkrete Aufnehmen der Ideen und Vorschläge von Jugendlichen. (...) Partizipation ist somit offener.“</p>	<p>„Information ist schon notwendig. Wir haben die Jugendlichen zuvor informiert und sind dann aber auf sie eingegangen. Die Vorinformation ist schon wichtig und da kann man im Zuge der Bewusstseinsbildung in der Umweltpädagogik einiges machen. Wesentlich ist es, neutral zu informieren.“</p>
<p>„Umweltpädagogik ist für mich die wissenschaftliche Beschäftigung mit dem Thema. Pädagogik ist, dass man Verhaltensformung und Entwicklung mitprägen will, das kann dann ein erzieherischer Ansatz sein oder durch Vorleben oder durch Druck.“</p>	<p>„Jugendbeteiligung ist ein Prozess, wo jeder sich beteiligen kann, wo vermehrt Bürger einbezogen werden können.“</p>	
<p>„Umweltbildung ist ein Wissensgebiet, das durch pädagogische Mittel am besten an den Menschen gebracht werden soll. Ich lerne es, kritisch zu beurteilen.“</p>	<p>„Partizipation ist nicht der Lernprozess, sondern was anderes.“</p>	

Umweltpädagogik	Jugendbeteiligung	Schnittstellen
<p>„Umweltpädagogik ist die Vermittlung von Wissen und Fertigkeiten.“</p>	<p>„Beteiligung bedeutet mitbestimmen und mitgestalten.“</p>	<p>„Qualifizierte Äußerungen sind aber nur möglich, wenn genügend verwertbare Information, also nicht nur allgemeine Information, vermittelt wird. Hier sind Mediatoren wichtig. Leute, die zwischen unterschiedlichen Zugängen vermitteln können, dann kann eine Wechselwirkung entstehen.“</p>
<p>„Umweltpädagogik machen Lehrkräfte, die Wissen vermitteln und ein Umdenken soll damit erreicht werden. Es ist wichtig, dass die Umweltpädagogen Themen anstoßen. Könnte auch von der Stadt erfolgen, wie bei den Schulwegen, aber es ist eine pädagogische Geschichte.“</p>	<p>„Jugendbeteiligung kann auch von den Lehrern angestoßen werden, könnte man dann überlegen, was man in der Stadt mit den Jugendlichen macht.“</p>	
<p>„Umweltpädagogik hat für mich mit Lehrern zu tun. Es gibt ein Ziel, einen Inhalt, den ich vermitteln möchte.“</p>	<p>„Das Ziel der Partizipation ist einzubinden, sonst gibt es noch kein Ziel.“</p>	<p>„Es ist ein gegenseitiger Lernprozess. Erwachsene lernen, wie Jugendliche denken, welche Ideen sie haben. Ein Ziel ist, was man damit tun kann. Ich verstehe Jugendinformation als Vorstufe zur Partizipation.“</p>
<p>„Umweltpädagogik ist mit einer Werthaltung verbunden (z.B. ich möchte eine gesunde Umwelt erhalten, wo Leben möglich ist, dann werden verschiedene Instrumente angewendet, um diese Haltung zu vermitteln. Für mich ist das nur bedingt partizipatorisch.“</p>	<p>„Jugendbeteiligung ist grundsätzlich neutral, der Wert ist die Beteiligung. Wichtig ist, dass der Beteiligungsrahmen feststeht und die Information da ist.“</p>	<p>„Ja, natürlich kann es da Überschneidungen geben. Wenn ich z.B. sage, dass wir einen Kraftwerksbau verhindern wollen, dann vermittele ich eine gewisse Haltung. Wenn ich dann sage, die Jugendlichen sollen sich an einem Umweltprozess beteiligen, wäre das verlogen, weil ich ja schon eine vorgefasste Haltung habe. Es könnte ja sonst bei einem Beteiligungsprozess herauskommen, dass alle für das Kraftwerk sind. Es ist also wichtig, es vorher zu deklarieren, dann geht es schon und dann den Weg zum Ergebnis partizipativ gestalten. Der Weg dorthin müsste aber dann offen gelassen sein, wichtig sind Transparenz und Fairness.“</p>

Umweltpädagogik	Jugendbeteiligung	Schnittstellen
<p>„Umweltpädagogik: bedeutet die Sensibilisierung für Umweltthemen. Ich beobachte, dass diese Themen bei den Jugendlichen immer wichtiger werden, wahrscheinlich auch durch den Klimawandel, der sie ja stark treffen wird. Kriterien wären: Objektivität, Authentizität, Partizipation. Bei den umweltpädagogischen Methoden bin ich noch etwas in den Kinderschuhen, es soll ja zuerst ein Bewusstsein geschaffen werden, eine große Betroffenheit, z.B. über den Klimawandel.“</p>	<p>„Jugendbeteiligung: spricht unmittelbar von den Jugendlichen gewählte Themen an, wie z.B. Partys, Freizeit, Verkehr (wie z.B. bessere Verbindungen mit Bus und Bahn).“</p>	<p>„Beteiligung gibt's nur, wenn die persönliche Betroffenheit gegeben ist, das ist ja auch bei den Erwachsenen so, siehe Politikverdrossenheit.“</p>
<p>„Da werden Themen pädagogisch besprochen mit einem gewissen Zielbereich. Ich glaube, dass Wissen in die Irre führt – mit Wissen erreicht man keine Verhaltensziele, d.h. mit kognitiven Zielsetzungen kann man nicht auf die Änderung eines Verhaltens schließen.“</p>	<p>„Partizipation ist die Art des Heran-gehens, die Methode.“</p>	<p>„Umweltpädagogik ist dann erfolgreich, wenn sie partizipativ gestaltet ist, d.h. nicht moralisierend, von oben herab Wissen vermittelt wird.“</p>
<p>„Umweltpädagogik im Jugendbereich, ja da geht es mir um das Heranführen von Jugendlichen an die Thematik „Umwelt und ich“ oder „ich in der Umwelt“, z.B. mit klassischen Naturerfahrungsworkshops oder die Diskussion über nachhaltige Lebensstile, um sozusagen das eigene Verhalten zu reflektieren.“</p>	<p>„Jugendpartizipation, da steht die Wissensvermittlung nicht im Vordergrund, so wie in der Umweltpädagogik, sondern eben der Beteiligungsprozess, wo man natürlich aber auch ein Wissen vermitteln muss, worum geht's.“</p>	<p>„Also wenn man z.B. Jugendliche im Bereich Mobilität beteiligen will, dann sollte man schon in Richtung Aufklärung gehen, oder eben den Wissensstand vielleicht abgleichen und dann daran aufbauen und weiterarbeiten und Beteiligungsprozesse schaffen, aber wenn man es vielleicht kurz sagen will: Umweltpädagogik ist eher in Richtung Wissensvermittlung und Erfahrungen sammeln im Bereich der Umwelt. Und Jugendbeteiligung baut vielleicht darauf auf und ist der nächste Schritt.“</p>
<p>„Umweltpädagogik ist die 1. Stufe. (...) In der Pädagogik möchte ich die Menschen zum Nachdenken bringen, ihr Bewusstsein soll gebildet werden.“</p>	<p>„Beteiligung ist die 2. Stufe. (...) In der Beteiligung wird an konkreten Umsetzungen gearbeitet.“</p>	<p>„Jugendbeteiligung würde nie funktionieren, wenn nicht vorher die Bewusstseinsbildung da ist.“</p>

Umweltpädagogik	Jugendbeteiligung	Schnittstellen
„Umweltpädagogik ist der Überbegriff.“	„Jugendbeteiligung ist ein Teil der Umweltbildung, wie z.B. auch Peer-Education oder stärker erzieherische Methoden.“	„Ich finde schon, dass es vor einem Jugendbeteiligungsprojekt wichtig ist, dass ein Problembewusstsein da sein muss. Information ist besonders wichtig, wie z.B. bei den aus Dänemark kommenden Konsenskonferenzen, hier müssen die Laien auch informiert sein und zwar von allen möglichen Bildungsträgern.“
„Ich würde sagen: Umweltpädagogik ist Information.“	„Jugendbeteiligung, da willst du wirklich etwas mit den Jugendlichen umsetzen. Da ist schon ein Unterschied. Man möchte die Ideen hören, die die Jugendlichen haben, da geht es um ganz was Konkretes.“	„Es ist wichtig, dass die beteiligten Jugendlichen informiert werden. Aber hier ist die Gefahr der Manipulation groß. Also es sollte schon informiert werden, aber nur das, was für das konkrete Projekt wichtig ist. Wenn zu sehr informiert wird, kann es sein, dass die Jugendlichen beeinflusst werden. Das ist gar nicht so einfach.“

3.6.1. Umweltbildung = Information und Bewusstseinsenerweiterung, kann eine Vorstufe der Jugendbeteiligung sein

Unter Umweltbildung verstehen die ExpertInnen das Vermitteln von Informationen und die Kenntnis von Zusammenhängen („Lehren“) mit dem Ziel der Wissens- und Bewusstseinsenerweiterung, während Jugendbeteiligung eher das umgesetzte Verhalten ist.

„Ich glaube, dass Umweltpädagogik leichter zu kommunizieren ist, weil da kann ich wertfrei und unabhängig vom eigenen Verhalten an jemanden appellieren. Ich habe in der Umweltpädagogik nicht die Determinierung und Emotionalisierung wie bei der Mobilität. Da habe ich es viel schwerer, weil eben das Freiheitsdenken des Einzelnen dazukommt und das ist bei der Umweltpädagogik relativ egal, aber bei der Mobilität massiv drinnen.“

Umweltpädagogik im Bereich Verkehr heißt: Ich kann sagen Abgase sind pfui, aber in dem Moment, wo ich sage, die Jugendlichen sollen nicht mehr mit den stinkenden Mopeds fahren, wird die Akzeptanz bei den Jugendlichen nicht sehr groß sein.“

Laut ExpertInnen besteht gerade in der Umweltbildung immer wieder die Gefahr der Manipulation, über die im Vorfeld sehr bewusst reflektiert werden muss. Hier hob ein Experte einen wichtigen Ansatzpunkt heraus:

„In der Sozialpsychologie gibt es in Amerika die sog. „Foot in the door“ Untersuchungen. Zum Beispiel wurden per Zufallssample Bürger gefragt, ob sie bereit wären, auf ihrem Haus ein Schild zum Thema Umweltschutz anbringen zu lassen. Mit einem Teil des Samples wurde vorher ein Gespräch darüber geführt, mit einem anderen Teil nicht. Die-

ses Beispiel zeigte, das jene Menschen, mit denen vorher geredet wurde, eher bereit waren die Tafel anzubringen, als die anderen. Die Ergebnisse zeigten, dass die Menschen durch das Gespräch ein anderes Selbstbild hatten und sich ihre Einstellung dadurch geändert hatte. Das Experiment wurde auch mit dem Wunsch nach Abzählen der Haushaltsgeräte durchgeführt und brachte das gleiche Ergebnis. Pädagogik ist immer auch Manipulation. Es fragt sich hier aber, welche Anpassungsleistung gefragt ist und was die Vorteilsabsicht ist. Dient sie der Gesellschaft oder nur dem Einzelnen.“

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“ passiert und Umweltbildung nicht „fanatisch-einseitig“ erfolgt. Hier herrschte Gleichklang unter den verschiedenen Sektoren. Bei der Frage, wie viel Information vermittelt werden sollte, reichten die Antworten von „notwendige Grundinformation“ bis zu „Werthaltungen“. Hier ist eine klare Zieldefinition im Vorfeld besonders wichtig.

Das Thema „Verkehr & Mobilität“ ist ein lange vernachlässigter Bereich der Umweltbildung. Erfahrungen zeigen, dass das Vorwissen sowohl bei Erwachsenen als auch bei Jugendlichen sehr lückenhaft ist und Einstellungen stark von den Medien geprägt sind.

„Die sind halt auch von der Werbung beeinflusst oder so, oder die Erwachsenen machen es ihnen vor.“

Als Voraussetzung für einen auf Umweltwissen basierenden Jugendbeteiligungsprozess wird hier eine neutral vermittelte Mobilitätsbildung immer wichtiger. Wenn überhaupt, dann findet Umweltbildung vorwiegend im schulischen Bereich statt und ist stark abhängig vom Engagement der LehrerInnen.

„Jugendliche haben viele Ideen und viele Visionen, die zusammengefügt werden müssten. Die Welt der Jugendlichen ist ja die Welt von Morgen, in der sie zukünftig leben. Es gibt keinen Gegenstand in dem das Thema Leben, welche Schwierigkeiten da sind usw., behandelt wird. Sie haben in keinem Gegenstand die Möglichkeit, darüber nachzudenken, wie die Zukunft gestaltet wird. Es wird schon manchmal in den einzelnen Fachgegenständen gemacht, aber das fließt halt nur ab und zu ein, z.B. im Kunstunterricht oder in der Literatur. Aber sie haben nie die Möglichkeit, dass sie sich wirklich Gedanken machen. Es gibt so Begabtingeschichten, da könnte man z.B. auch das Thema „Lebensraum gestalten“ hineinnehmen.“



Obwohl Jugendbeteiligung in der Schule gerade für die Demokratieentwicklung ein wichtiges Element wäre, ist dies aber dort kaum Thema.

„Das kommt auf den Blickwinkel und den Altersunterschied an. Die Umweltgeschichten werden von den Erwachsenen gemacht. Dadurch erscheint den Jugendlichen alles als fix. Sie sehen, dass das ein großes System ist, das schwer in eine andere Richtung zu lenken ist. Von sich selber aus tun sie hier weniger, sie nehmen eher alles so wie es ist. Aber über Schulsprecher würde sicher vieles möglich sein, dass diese was machen und mit den Klassensprecher zusammenarbeiten. Sie

kritisieren schon viel, aber wenn wir etwas sagen, dann sind sie oft der Gegenpol, denn sie müssen ja von unserer Seite auch einiges tun (z.B. Pat-schen anziehen in der Schule). Da müssen sie zustimmen, aber wenn das wirklich von ihnen kommt, von den Schulsprechern, dann geht wirklich viel.“

Hier wird die Zeit und Form des Lernens von der Schule bzw. den LehrerInnen bestimmt.

Eine didaktisch gut aufbereitete Umweltbildung kann dazu anregen, dass Jugendliche beginnen, ihr eigenes Verhalten kritisch im Sinne von Umweltfreundlichkeit und Nachhaltigkeit zu reflektieren und auch über eine persönliche Änderung des individuellen Verhaltens nachzudenken.



3.6.2. Jugendbeteiligung = Hinhören auf Bedürfnisse der Jugendlichen mit dem Ziel der Einbindung und Mitbestimmung

Die meisten ExpertInnen waren der Meinung, dass Jugendpartizipation die 2. Stufe von Umweltbildung sein sollte, denn nur informierte Jugendliche können sich mit qualifizierten Äußerungen einbringen.

„Gemeinsam eine Straße zu bauen, das ist o.k., aber auch zu wenig, denn man muss wissen, was bedeutet das für die Zukunft.“

„Es ist wichtig, dass die Jugendlichen auch fachliche Perspektiven bekommen, denn die Jugendlichen können ja nichts realisieren.“

„Jugendbeteiligung würde nie funktionieren, wenn nicht vorher die Bewusstseinsbildung da ist.“

„Es soll ja zuerst ein Bewusstsein geschaffen werden, eine große Betroffenheit, z.B. über den Klimawandel. Beteiligung gibt's nur, wenn die persönliche Betroffenheit gegeben ist, das ist ja auch bei den Erwachsenen so.“

Je nach Arbeitsfeld sahen die verschiedenen ExpertInnen Umweltpädagogik als ein Handlungsfeld der Jugendpartizipation oder aber Jugendbeteiligung als Teil der Umweltbildung, als eine von vielen Methoden, wie z.B. die Peer-Education.

Ganz egal wie man es sieht, einig war man sich darüber, dass es bei Beteiligung um die konkrete Umsetzung und um die Mitbestimmung geht. Das bedeutet, dass den Jugendlichen hier auch Verantwortung übertragen wird. Das Ausmaß dieser Verantwortlichkeit soll bereits im Vorfeld klar offengelegt werden, damit es zu keiner Scheinpartizipation kommt und die Jugendlichen sich nicht ausgenutzt fühlen.

Jugendbeteiligung wird vor allem in der außerschulischen Jugendarbeit angewendet und ist nur selten Teil des Schulprozesses.

„Umweltpädagogik und Jugendbeteiligung sollten eigentlich ineinander fließen, aber in der Schule wird nicht wirklich Jugendbeteiligung betrieben. Da sind die vorgegebenen Lehrbücher schon oft nicht mehr am aktuellen Stand, d.h. objektiv funktioniert es nicht, das heißt es müsste subjektiv geschehen, vom Lehrer aus und ich bezweifle, ob das viele machen.“

In der Jugendbeteiligung werden Themen meist nicht von den Erwachsenen vorgegeben und die Jugendlichen bestimmen selbst über den Zeit-

punkt des Mitgestaltens und auch die Zeit, die sie dafür zur Verfügung stellen.

Ergebnisse der Fokusgruppen mit den Jugendlichen:

Welche Rolle spielt generell Umwelt und Gesundheit für die Jugendlichen?

Generell sind die Themen „Umwelt und Gesundheit“ den Jugendlichen schon sehr wichtig. So waren die Fokusgruppen A und C einstimmig der Meinung, dass diese Themen in der Verkehrsplanung eine wichtige Rolle zu spielen hätten. Die Fokusgruppe C begann gleich mit einer Verkehrsdiskussion, was sie alles ändern würden.

„Ja, weil es alle betrifft. Ja, wir würden zustimmen, dass mehr Geh- und Radwege gebaut werden und der öffentliche Verkehr ausgebaut werden sollte und der Autoverkehr nachrangig behandelt wird.“ (einstimmig) (A)

„Ich würde den öffentlichen Verkehr besser darstellen (also einfach: wenn ein voller Bus fährt, braucht man weniger Benzin), aber das Thema Umwelt wird nicht mit dem Verkehrsmittel verkauft, aber im Prinzip ist der öffentliche Verkehr nicht teuer, fährt 10 km mit dem Bus, kostet das 1,70. Das kostet mit dem Auto sicher mehr.“ (C)

„Aber wenn du nur 3 Stationen fährst, ist das schon teuer, der öffentliche Verkehr wird immer teurer, der Sprit auch.“ (C)

„In der Verkehrspolitik ist das lineare Denken, das die haben. Gibt's einen Stau, ja, was dann, wir bauen die Straßen aus, dann ist es eh klar, dann ist wieder mehr Verkehr, mehr Autos. Die Parkplätze sind zu wenig, also werden Parkplätze gebaut.“ (C)

„Wenn die Leute mit dem Auto Parkplatz suchen müssten, würde sie sich vielleicht über-

legen mit dem Bus zu fahren. Vor allem wenn er alle 1/4 Std. fährt, wie bei jemanden den ich kenn.“ (C)

Ja, wir würden den Autoverkehr eindämmen und Busspuren einführen, wie am Autofreien Tag, aber das weiß keiner, weil zu wenig Öffentlichkeitsarbeit gemacht wird.“ (C)

„Aber wenn's keine Parkplätze gibt, kann es sein, dass dann die Leute sagen, dass die Stadt ausstirbt. Ja, Tiefgaragenplätze müssten halt sein, wie in Innsbruck. Ich finde es gut, dass sie was machen, weil in der Stadt ist ja sonst wirklich nicht viel los. Es muss in der Stadt ja auch was sein.“ (C)

„Ja, für uns wären die Themen wichtig.“ (einstimmig) (C)

Eine Ausnahme bildeten hier einige wenige TeilnehmerInnen der Fokusgruppe B, die nur auf ihr eigenes Vorwärtskommen fixiert waren und das Gemeinwohl so gut wie keine Rolle spielte. Diese Jugendlichen erzeugten einen starken Gruppendruck, der sich in der Wiedergabe der folgenden Zitate widerspiegelt. So getrauten sich andere TeilnehmerInnen zu diesem Thema gar nichts mehr zu sagen.

„Mir ist das relativ egal, das einzige was ich mir wünsche, dass die Benzinpreise wieder runtergehen. Nein, bitte nicht mehr öffentlichen Verkehr. Ich glaube nicht, das ist sinnvoll, ich benutze das so und so nicht.“ (B)

Also ich würde grundsätzlich die City-Maut befürworten: Also ich wohne in der Stadt und hätte da überhaupt kein Problem“. (B) (Hier war große Aufregung in der Gruppe, ein Schulkollege merkte dazu an: „Möchtest du dieses Schuljahr noch überleben?“)

„Ich bin total gegen eine City Maut. Ich fahre mit dem Moped und dem Auto.“ (B)

Ansonsten war aber eine gewisse Sensibilität für Umweltthemen auch in dieser Gruppe zu beobachten, allerdings sehr theoretisch.

„Ich wünsche mir mehr Busse, die mit Biosprit fahren, dann würde ich auch das Moped öfter stehen lassen.“ (B)

„Eine U-Bahn wäre super!“ (erzählt Erfahrungen aus St. Petersburg) (B)

„Ja, also bei der Umwelt schauen wir, dass wir regional einkaufen, das hat auch mit Verkehr zu tun.“ (B)

Die Rolle der Umweltbildung in der Schule

Generell kommt Umweltbildung am wenigsten in den AHS vor. Die Jugendlichen betonen, dass sie in der Berufsschule sogar mehr lernen über Umweltauswirkungen als in diesen Schulen.

„Nein, wir haben nie etwas zu dem Thema gemacht, außer ja in Religion, da haben wir was zum Thema „Handy und Handymüll“ gemacht. Wir haben einen Folder für andere Schüler gemacht. Das hat uns das letzte halbe Jahr beschäftigt. Ja, das war ein tolles Erlebnis. Ja und bitte, keine Handys wegwerfen, da gibt es eigene Stellen, die das sammeln.“ (B)

„Ja, wir haben viel gemacht (Erderwärmung, Mülltrennung), in der AHS haben wir nichts gemacht.“ (A)

Etwas häufiger wird das Thema „Umwelt“ – hier vor allem Mülltrennung, Klimawandel – in den anderen Schulen behandelt.

„Mülltrennung, sonst nix, ein bisschen in Biologie, ein bisschen in Geografie, aber das war in Englisch, das Thema hätte uns schon interessiert, aber wir haben zu wenig Englisch gekonnt.“ (A)

„Wir haben viel in der HS und HBLA gelernt.“ (A)

Wenn aber das Thema „Umwelt“ im Unterricht gemacht wird, auch wenn es nicht besonders gut didaktisch aufbereitet ist, zeigen die Jugendlichen doch grundsätzlich hohes Interesse am Thema, auch wenn nicht immer alles gefällt.

„Wir haben im Unterricht den ökologischen Fußabdruck jedes Einzelnen berechnet. Ja, das war sehr interessant. Wir hatten einen Vortragenden über den Global Marshal Plan, wie wir unsere Erde retten. Von dem halt i aber goar nix.“ (B)

„Hier in der Berufsschule haben wir Umweltbildung und wir waren bei der Klimawandelausstellung. Das Thema war gar nicht so uninteressant, aber die Führung war daneben.“ (B)

Das Thema „Verkehr & Mobilität“ kommt in herkömmlichen Schulen kaum vor. Hier besteht großer Nachholbedarf.

„Nein, zum Thema Verkehr und Umwelt haben wir nichts gehört. Außer die Radfahrprüfung, und die meisten Erwachsenen gehen bei rot über die Kreuzung, hält sie eh niemand dran.“ (A)

Die meisten Umweltbildungsaktivitäten wurden in den Schulen der Fokusgruppe C durchgeführt.

„Ja, wir sind Umweltzeichen-Schule, da laufen dauernd Projekte. Nobelpreisträger waren auch schon da. Wir haben eine eigene Solaranlage. Es wird beim Heizen sehr gespart, aber wir sind stolz auf das Umweltzeichen. Es werden auch Projekte zum Thema „Verkehr und sanfte Mobilität“ durchgeführt und zu „Nachhaltigkeit.“ (C)“

„Ich gehe in die HTL. Wir haben ein Verkehrssicherheitsprojekt gemacht, wo wir selbstleuch-

tende Sachen für die Jacken der kleineren Schüler gemacht haben, heuer machen wir Anhänger (ergonomisch und energiesparend aus Kunststoff).“ (C)

„Wir haben einen Schwerpunkt „Ökologie“ und lernen bereits beim Einkauf ökologisch und regional zu denken. Wir haben Wasser untersucht und Menschen im Seniorenheim befragt, welche Gemüsesorten sie früher gegessen haben, und anderes. Aber zum Thema „Verkehr“ haben wir bis jetzt noch nichts gemacht.“ (C)

„In Wien kommen zwar alle mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, dafür haben wir die 6-spurige Straße gleich daneben und die Lehrer kommen mit den Autos.“ (C)

Bei uns gibt es eher Probleme, weil auch die Schüler selbst mit den Autos kommen und den LehrerInnen die Parkplätze wegnehmen. Dann gibt es Diskussionen und es kommen auch die Fahrschulen an die Schulen mit besonderen Angeboten. Dann machen alle gleich den Führerschein mit Mopeds. Die bekommen alle von ihren Eltern die Autos und fahren mit dem Auto zur Schule, verstellen den Lehrer die Parkplätze, obwohl sie auch anders kommen könnten.“ (C)

„Bei uns legen vor allem die Biologielehrer großen Wert auf das Thema „Umwelt“. Wir halten Referate, Gruppenarbeiten und in der Unterstufe haben wir ein Pilotprojekt zur gesunden Schule gemacht, also dass sich die Jugend gesund ernährt und mit dem Fahrrad fährt, aber wir sind noch in der wackeligen Anfangsphase. Es ist ein großer Unterschied zwischen Theorie und Praxis, vor allem die Älteren lassen sich hier wenig sagen, die fahren selbst mit dem Auto. Aber bei den Jüngeren lässt sich schon etwas machen.“ (C)

„Bei uns wird der autofreie Tag durchgeführt. Die Lehrer kommen mit dem Auto, manche

mit dem Fahrrad und die Schüler mit dem Bus. Wir sind eine ganz normale Schule. Wir lernen Nachhaltigkeit in der Theorie, aber halten tut sich eh keiner dran. Wenn wir Genehmigungen brauchen, haben wir Kontakt mit der Gemeinde oder Firmen, die kommen dann in die Schule.“ (C)

Unterscheidung von „Umweltbildung“ und „Jugendbeteiligung“

Die Jugendlichen stimmen mit den FachexpertInnen überein, dass Umweltbildung eine Vorstufe von Jugendbeteiligung sein sollte.

„Bevor eine Beteiligung stattfindet, ist es wichtig, dass man informiert wird, weil wenn man nicht richtig informiert ist, dann kann man kein Statement abgeben.“ (Gesamte Gruppe stimmt zu, dass sie vorher Infos bekommen sollten und dann erst die Beteiligung stattfindet.) (B)

„Ja, Umweltbildung bedeutet, dass man weiß, was passiert mit der Umwelt, das ist vor allem Umweltkunde und Biologie.“ (A)

„Umweltbildung ist, dass man die Fakten kennt und einem die Probleme bewusst sind. Und Jugendbeteiligung heißt, dass man mit den Fakten was bewirken kann, also man kann mit den Jugendlichen arbeiten, aber wenn sich keiner auskennt ist das schwierig. Wir sind die nächste Generation. Uns betrifft die Umweltauswirkung am meisten. Für uns ist es wichtig, dass wir Bescheid wissen und dass uns die Probleme bewusst sind. Wir können wirklich noch was ändern.“ (C)

3.7. Bildungsansätze und Methoden

Fragestellung:

Sind Ihnen unterschiedliche Umweltbildungs- und Beteiligungsmethoden bekannt?

Kurzfassung: Ergebnisse – ExpertInneninterview

Bildungsansätze und Methoden sind verständlicherweise im Sektor „Verkehr & Mobilität“ wenig bekannt, hier wurden folgende Methoden genannt: Befragungen, Fokusgruppen, Open Space. Den ExpertInnen aus dem Jugend- und dem Umweltbereich sind sehr viele unterschiedliche Methoden bekannt, wobei hier die Anmerkung gemacht wurde, dass Methode allein für professionelles Arbeiten zu wenig ist, es müsste die Haltung und die Beziehungsebene berücksichtigt werden.

3.7. Bildungsansätze und Methoden (Detailauswertung)

Naturgemäß sind den VerkehrsexpertInnen kaum pädagogische Beteiligungsmethoden bekannt, obwohl der Einsatz dieser Mittel maßgeblich zu einer Erleichterung des Prozesses beitragen könnte.

Ein Experte gibt dazu an, dass er weiß, dass es vielseitige Methoden gibt. Da er sich dessen bewusst ist, dass hier nicht jeder alles können kann, beauftragt er externe ExpertInnen aus dem Bereich der Jugendarbeit, die diese Aufgabe übernehmen.

„Wir haben uns ja bemüht Leute zu finden, die davon eine Ahnung haben und finanzieren Projekte, wo genau das ein Thema ist. Das Entscheidende ist wahrscheinlich, dass man die Methoden so auswählt, dass sie einerseits zum Problem passen und andererseits zum Ziel führen. Also wie das beim CEHAPE gemacht wird, dass Jugendliche, die an Umweltthemen interessiert sind, gestärkt werden und die dann mit anderen Jugendlichen arbeiten. Das ist wahrscheinlich wirksamer als wenn ich als Lehrmeister auftrete. Da muss viel auf Kreativität und Spielerei gesetzt werden und auf Jugendliche, die Interesse haben. Es ist wichtig, Jugendliche nicht als „Alibi“ zu benutzen, sondern ihnen das Gefühl zu geben, dass sie real mitwirken, ihre Ideen einbringen können und sie auch gehört werden.“

Die meisten Erfahrungen werden mit Befragungen gemacht, hier vor allem mit der Abfrage von Kenndaten der Mobilität wie Wege, Verkehrsmittel etc. Diese Daten dienen als Grundlage für die Verkehrsplanung.

„Bei der Befragung – die sehe ich auch als Form der Partizipation – kann ich Viele ansprechen, bekomme ich Info über das Mobilitätsverhalten, die Wege, die Verkehrsmittel, aber weniger in die Tiefe gehende Inhalte. Oder ich mache eine Erhebung von Bedürfnissen und Einstellungen, dann erfahre ich mehr.“

Darüber hinaus ist VerkehrsplanerInnen auch die Methode der Fokusgruppe bekannt, eine andere Art, die Meinung der Bevölkerung einzuholen.

„Ich kenne die Methode der Fokusgruppe, hier haben wir Erfahrungen. Ich kenne aber sonst nicht die volle Palette an Methoden, was möglich ist. Bei den Fokusgruppen werden nur wenige angesprochen, dafür erfährt man mehr, man bekommt mehr Info.“

Befragungen werden auch als Basis für Entscheidungen der VerkehrspolitikernInnen eingesetzt, nur wird diese Methode nicht immer als sehr hilfreich empfunden, vor allem dann, wenn der Aufwand groß ist und sich nur ein geringer Bevölkerungsanteil beteiligt.

„Pädagogische Beteiligungsprozesse sind in der Verwaltung derzeit nicht üblich. Die Bürgerbeteiligung erfolgt im Rahmen von Informationsveranstaltungen und Befragungen mit Antwortkarten. Leider ist der Rücklauf häufig nicht entsprechend groß, sodass in derartigen Fällen nur sehr schwer auf die öffentliche Meinung rückgeschlossen werden kann. Erfahrungsgemäß artikulieren sich meist nur die Unzufriedenen.“

„Bei den Methoden bin ich kein Spezialist, da kenne ich den „Open Space“. Ich habe versucht über Lehrer und Schüler etwas zu machen. Das Projekt „Schoolwalker“ des AKS (Arbeitskreis für Vorsorge- und Sozialmedizin), der Schulen und des Landes vereint Bewusstseinsbildung im Bereich Mobilität (Schulweg) mit Interessen der Gesundheitsprophylaxe. Da sieht man erst, wie vielfältig das Thema Mobilität sein kann. Die Schüler haben dabei einen Schrittzähler bekommen und wurden animiert, zu Fuß und nicht mit dem Auto in die Schule zu kommen. Aber weitere Methoden, nein da bin ich überfragt.“

Die von den VerkehrsplanerInnen genannten Methoden sind Methoden, die in BürgerInnenbetei-

ligungsprozessen generell eingesetzt werden und nicht spezifisch für Jugendbeteiligung. Hier ist nochmals eine Differenzierung notwendig, denn die passende Methode spielt gerade bei Jugendlichen eine wichtige Rolle. Sie müssen den Prozess als „cool“ und „lustig“ empfinden und das Gefühl haben, dass sie beim Prozess und für die Umsetzung was Sinnvolles beitragen können. Lange Vorträge in einer oft technischen Sprache langweilt Jugendliche sehr rasch, was bald in Widerstand mündet.

„Eine Methode aus unserem Bereich sind die sog. Umweltbaustellen. Hier beteiligen sich Jugendliche freiwillig und unentgeltlich an konkreten Projekten zur Behebung von Umweltproblemen (z.B. helfen sie bei Almen mit u.a.). Hier ist die Beteiligung echt, es ist nicht nur ein so tun als ob, die Jugendlichen spüren auch die Dankbarkeit und Wertschätzung für ihre Arbeit.“

Wer es gewohnt ist, mit Jugendlichen zu arbeiten weiß, dass es eine Vielzahl an methodisch-didaktischen Zugängen zur Umweltbildung und Jugendbeteiligung gibt.

„Ich kenne sehr viele Methoden.“

Um die richtige Methode für die entsprechenden Zielgruppen, Inhalte und Ziele zu finden, braucht es eine Menge von Expertisen in diesem Bereich, denn oft klingt eine Methode theoretisch passend, stellt sich dann aber in der konkreten Umsetzung als schwierig heraus. Die unterschiedlichen Methoden differenziert und achtsam anzuwenden, wäre ein hilfreicher Weg zur Verbesserung der Kommunikation und des Beteiligungsprozesses, da diese oft ohne lange Diskussionsprozesse zu demokratischen Entscheidungen führen können.

Damit diese Methoden aber auf fruchtbaren Boden fallen, ist eine entsprechende Haltung, Offenheit und Flexibilität für den Prozess an und für sich eine wichtige Voraussetzung.

„Die Methoden sind nicht so wichtig. Es geht mehr um grundsätzliches Verhalten für ein professionelles Arbeiten. Eigentlich müsste Beziehungsarbeit gemacht werden. Das Interesse an den Jugendlichen und die Beziehung ist wichtig, aus dem heraus kann sich Vorgangsweise und Form entwickeln. Die sozial technischen Methoden können dazu führen, dass sie technisch werden. Längerfristig müssten mehr Jugendarbeiter eingebunden werden, als Koordinatoren für das organisatorische Management und die philosophische Reflexion. Es gibt heute viel an Know-how, aber nicht das Know-why. Die Methoden sind weniger wichtig, wenn die Beziehungsebene stimmt.“

Umgekehrt wurde aber auch die Erfahrung gemacht, dass pädagogische Methoden nicht nur im Beteiligungsprozess angewendet werden können, sondern auch hilfreich sind, wenn es darum geht, Barrieren in der intersektoralen Zusammenarbeit abzubauen. Sie können dazu beitragen, dass die Beziehungsebene verbessert wird, da sie starke demokratisierende Komponenten beinhalten. Im EU-Projekt „Alpine Awareness“ konnte ein vor Beginn der Arbeit mit den Jugendlichen durchgeführtes „Methodenseminar“ einen bedeutenden Beitrag für den Erfolg dieses Prozesses leisten sowie eine Sensibilisierung für die Notwendigkeit der Jugendbeteiligung entwickelt werden, was auch in den Antworten der InterviewpartnerInnen im nächsten Kapitel sichtbar wird.

„Ich kenne eigentlich nicht so viele Methoden und habe durch das „Alpine Awareness-Methodenseminar“ erst einige kennengelernt.“

„Nun ja, Jugendliche müssen involviert werden. Wir können nicht Maßnahmen setzen, ohne sie mit den Jugendlichen zu teilen. Wie schon gesagt, das ist ein Muss und wir sind dazu bereit.“

3.8. Qualitätsverbesserung durch Jugendbeteiligung

Fragestellung:

Glauben Sie, dass die Qualität von verkehrsplanerischen Maßnahmen durch die Einbeziehung von Jugendlichen verbessert werden würde und die intersektorale Zusammenarbeit bessere Ergebnisse bringen würde? Wenn ja, welcher Nutzen für die Jugendlichen und Erwachsenen würde entstehen?

Kurzfassung: Ergebnisse – ExpertInneninterview

- effizienterer Projektverlauf
- neue Lösungschancen durch vielseitigere Problemsichtperspektiven
- bessere Projektergebnisse durch Einbeziehung von AlltagsexpertInnen
- neue inhaltliche Prioritätensetzung in der Verkehrsplanung
- Kundenbindung der Jugendlichen, Steigerung einer nachhaltigen Kundenzufriedenheit
- intersektoraler Austausch
- generell: Horizonterweiterung durch neue Erfahrungen und Erkenntnisse

3.8. Qualitätsverbesserung durch Jugendbeteiligung (Detailauswertung)

Das Ergebnis der Interviews vorab: Fast alle befragten ExpertInnen - ganz egal aus welchem Sektor sie kommen - waren sich einig, dass die Einbeziehung von Jugendlichen in Verkehrsplanungsprozesse mit einer Qualitätsverbesserung einhergehe. Eine bedingte Qualitätsverbesserung wurde deshalb manchmal genannt, weil hier die Qualität des Prozesses berücksichtigt werden sollte. Nur ein professionell ausgerichteter Ablauf inklusive einer harmonischen intersektoralen Zusammenarbeit bringt Erfolg. Sonst bestünde dabei auch eine große Gefahr, denn wenn Jugendliche nur eine „Scheinpartizipation“ erfahren, würde dies die Demokratie- und Politikverdrossenheit der Jugendlichen fördern.

„Das ist schwer zu beantworten. Im Prinzip: Ja. Es kommt aber drauf an, wie gearbeitet wird.“

„Ja, es bringt sicher eine bessere Qualität, unter der Voraussetzung, dass die Verkehrsplanung wirklich etwas umsetzen möchte. Die müssen das wirklich wollen.“

„Auch Jugendliche haben einen Nutzen, wenn das Projekt gut umgesetzt wird, also genügend Ressourcen da sind und mit den Jugendlichen umsetzungsorientiert gearbeitet wird.“

„Ja, sicher, es ist aber sehr abhängig, wer das macht, wie die Zusammensetzung der Beteiligten ist, wie die Gemeindegliederung ist, da muss es aber auch ein Prozedere geben. Es gibt auch schlechte Beispiele, wo der kleinste gemeinsame Nenner war, dass ein Platz so geblieben ist wie er war, weil sich eben die Gruppen nicht einigen konnten. Das ist dann auch fragwürdig.“

Keine Qualitätsverbesserung wird jedoch gesehen, wenn es um technische Qualität geht, also um verkehrstechnisches Funktionieren. Hier sei die Einbeziehung von Jugendlichen nicht nötig.

„Das ist die Frage, was Qualität ist: Qualität im Sinne technischer Qualität, also verkehrstechnisches Funktionieren, das glaube ich nicht.“

Ansonsten werden Qualitätsverbesserungen aus vielerlei Sichtweisen genannt.

Obwohl es auch herausragende Beispiele im Bereich Beteiligung bei Länderverkehrskonzepten (Beispiel: Vorarlberg) gibt, wird Handlungsbedarf für Jugendbeteiligung vor allem im regionalen/lokalen Bereich gesehen, da hier nach Meinung der ExpertInnen konkreter gearbeitet werden kann und die Betroffenheit stärker ist.

3.8.1. Effizienterer Projektverlauf und neue Problemsicht

Unter der Voraussetzung, dass die Bedürfnisse der Jugendlichen bzw. auch der Bevölkerung bereits von Beginn des Projektes einbezogen werden und transparent über die Möglichkeiten der Umsetzung kommuniziert wird, erwarten sich die ExpertInnen vor allem im Projektablauf mehr Effizienz und eine Einsparung von Zeit und Kosten, die oft durch nachträgliche Einwände seitens der BürgerInnen entstehen.

Außerdem müsste der Planungsprozess transparenter gestaltet werden. Dabei könnten neue Sichtweisen und Ideen in die Planung integriert werden und das Problem der „Schreibtischplanung“ vermindern.

„Keine Frage, ja. Der Projektablauf wäre effizienter, mehr Qualität und Akzeptanz könnte erreicht werden. Es würden weniger Fehlversuche durchgeführt, die oft sehr teuer sind und sehr viel Porzellan zerschlagen, das kaum mehr zu kitten ist.“

„Wenn die Bevölkerung einbezogen wird, dann ist ein höherer Druck auf den Planer, das mehr

zu berücksichtigen, was die Bevölkerung will. Der Input in der Planung ist dann regulativ.“

„Die VerkehrsplanerInnen hätten mit weniger Ablehnung von der Bevölkerung zu kämpfen.“

„Die Verkehrsplaner würden neue Wege des Arbeitens kennenlernen. Sie würden nicht nur mehr in den Büros planen, sondern auch sehen, was dabei herauskommt. Sie würden also wirklich mit der Bevölkerung in Kontakt treten.“

„Ja, unbedingt! Wie bei den Innovationen kann es zu einer neuen spezifischen Problemsicht kommen. Die Planer bekommen neue Ideen und bessere Ideen oder auch Forscher, die schon ewig forschen, das führt sicher zu besseren Ergebnissen.“

3.8.2. Besseres Demokratieverständnis

Wenn Jugendliche mitreden können, erlernen sie dabei auch, welche Probleme in einem Planungsprozess auftreten können, wo Grenzen gesetzt werden müssen, was unter welchen Bedingungen möglich ist. Unter der Bedingung, dass der Verlauf jugendgerecht gestaltet ist, kann das Gefühl „selbst einen Beitrag für die Gesellschaft leisten zu können“ dazu führen, dass das Demokratieverständnis bei den Jugendlichen verstärkt wird. Gerade in Anbetracht der Tatsache, dass Jugendliche bereits im Alter von 16 Jahren wählen dürfen, aber kaum politische Bildung in den Schulen erfahren, ist Jugendbeteiligung von besonderer Bedeutung und ein Beispiel für gelebte Demokratie, was erfahrungsgemäß zu einer positiven Einstellung und besseren Identifikation mit Projekten führt.

„Wenn es aber um Qualität im Sinne der Annahme durch die Bevölkerung geht, dann würde ich ja sagen. (...) Bessere Ergebnisse kann aber auch heißen, dass die Bevölkerung das Gefühl hat, mitreden zu können. Das ist dann eher im psychischen Bereich. Sie haben nicht das Gefühl, dass über sie drübergefahren wird. Man kann sich auch mit den Ergebnissen leichter abfinden.“

„Wenn die Jugendlichen auf verschiedenen Ebenen involviert werden, dann gehören die Entscheidungen der Gesellschaft auch ihnen. Das soll nicht nur von oben herab passieren. Sie sollen spüren, dass ihre Meinung wichtig ist. Es hat natürlich auch eine didaktisch/pädagogische Funktion: Man sagt dem Jugendlichen, er soll wirklich darüber nachdenken, welche Konsequenzen das Ganze hat.“

„Interdisziplinäre Zusammenarbeit bringt immer bessere Ergebnisse. (...) Bürgerverfahren bringen bessere Identifikation. Die Bürger einzubinden ist besser, weil dann können sie nicht hinterher jammern, es sollte eine proaktive Rolle spielen.“

„Prinzipiell wird die Qualität des Lebensraums verbessert, weil wenn das Projekt gut läuft, die Zufriedenheit größer ist.“

„Ja, wir haben bei unseren kleinen Projekten gesehen, dass die Ergebnisse besser waren. Es trifft mehr die Bedürfnisse der Jugendlichen, die Zufriedenheit ist gegeben oder wenn nichts rausgekommen ist, dann haben die Jugendlichen zumindest verstanden, warum. Die Kritik ist geringer.“

„Ja, da gibt es die allgemeinen Nutzen von Partizipation für die Betroffenen, den demokratischen Nutzen (Verstärkung des Glaubens an die Demokratie). Das müsste das Interesse von jedem in Politik und Verwaltung in Österreich sein. Das ist nicht so präsent.“

„Der Nutzen für die Jugendlichen wäre, dass sie die Vorgangsweise und Entscheidungsfindung besser verstehen würden und sehen, wie sie Entscheidungen mitbeeinflussen können, was möglich ist.“

3.8.3. Bessere Projektergebnisse durch Einbeziehung von „AlltagsexpertInnen“

Aufgrund ihres vielfältigen Mobilitätsmusters machen Jugendliche erfahrungsgemäß sehr viele Erfahrungen mit unterschiedlichsten Verkehrsmitteln, die sie, gerade wenn es um örtliche Planung geht,

einbringen können und so zur Qualitätsverbesserung der Planungsergebnisse beitragen können.

„Im lokalen Bereich hat die Bevölkerung sicher mehr Erfahrung, wo was liegt, wo die Probleme sind, wo sie ihre Freizeitaktivitäten durchführen. Hier sehe ich mehr Nutzen im örtlichen Bereich.“

„Ja, Partizipation überhaupt bringt einen Nutzen. Gerade im Marketing erkennt man, dass im Kunden das Wissen über Möglichkeiten liegt. Im Verkehrsbereich weiß jemand, der vor Ort wohnt, mehr Bescheid über Möglichkeiten, wie ein Experte der von außen kommt. Hier bekommt der Experte ein Wissen, das ihm nicht gegeben ist. Da ist die Qualität dann besser.“

„Das kommt auf die Verkehrssituation an. Dort wo die Lebenswelten betroffen sind, etwa im Schulumfeld, ist es sicher sinnvoll. Das ist besser als wenn gemeinsam diskutiert wird, ob wir eine Stadt links oder rechts umfahren.“

„Das Projekt kann auch insgesamt sinnvoller werden. Wenn es falsch gemacht wird, kann es auch schiefgehen.“

„Unter diesen Voraussetzungen (nämlich dass nicht nur Jugendliche, sondern die gesamte Bevölkerung eingebunden werden sollte, Anm. der Autorin) sehe ich im örtlichen Bereich mehr Chancen auf gute Erfolge. In der übergeordneten Planung spielen ja abstrakte Bereiche, wie z.B. die Anforderungen der Wirtschaft, das Kyoto-Protokoll u.a. eine wichtige Rolle. Das betrifft aber nicht persönlich. Das müsste indirekt für die übergeordnete Planung passieren. Also, die Bevölkerung kennt ja die verschiedenen Parteiprogramme und man weiß, welche Partei welche Verkehrspolitik vertritt. Das Verhalten der Bevölkerung müsste berücksichtigt werden. Eine Bedürfniserhebung müsste gemacht werden und Konzepte, welche Bevölkerungsgruppe profitiert von welchen Maßnahmen. Sonst sind wir in der Schweiz, wo die BürgerInnen über alles direkt Mitsprache haben.

Ansätze wie der Fahrgastbeirat sind nicht das Dummste. Ich habe hier eine klar definierte Gruppe und weiß, wie die Gremien beschickt sind. Ich weiß nicht, wie das in der generellen strategischen Verkehrsplanung ist.“

3.8.4. Neue Prioritätensetzung in der Verkehrsplanung

Vor allem die VertreterInnen der Sektoren „Jugend und Umwelt“ waren der Meinung, dass es zu einer neuen Prioritätensetzung innerhalb der Verkehrsplanung kommen würde, wenn Jugendliche mehr beteiligt werden würden.



„Beim öffentlichen Verkehr würde es z.B. bessere, auf Jugendinteressen abgestimmte Fahrpläne und Discobusse geben. Wenn Jugendliche wirklich ernstgenommen werden, dann gibt es auf alle Fälle bessere Ergebnisse. (...) Beim ÖV gibt es mehr Jugendbeteiligung. Bei der Radwegeplanung oder Fußnetzplanung weiß ich nichts, dass Jugendliche eingebunden worden sind.“

„Wenn Jugendliche in die Verkehrsplanung miteinbezogen werden, glaube ich schon, dass es für viele Personen oder eben für andere Schichten oder Generationen positive Effekte hat. Vor allem wenn Jugendliche um die 16 noch keinen Füh-

erschein haben und dann eben auf den Ausbau des öffentlichen Verkehrs hindrängen, dass das auch für andere Personen, die nicht motorisiert sind, also für ältere Damen und Herren, einen positiven Effekt erzielen kann. Und natürlich glaube ich, dass Jugendliche so agieren würden bzw. habe ich die Hoffnung, dass man dann den öffentlichen Verkehr ausbaut und dann natürlich die gesamte Umweltproblematik, Energieproblematik, Klimaschutz, in die Richtung, vieles weitergeht, weil dann eben der motorisierte Individualverkehr weniger wichtig wird.“

„Die Detailnutzen wären, bessere Mobilität für Jugendliche. Die Jugendlichen sollten darüber reflektieren, wie wir mit unserem Planeten umgehen. Das wäre eine nette Arbeit für die Schule und ist lustvoller als nur zu sitzen und z.B. irgendwas zu zeichnen. Wir brauchen eine aktivere Gesellschaft. Man müsste die Lehrbücher halbieren und mehr Ressourcen für Projektentwicklung bereitstellen, mindestens 1/3 der Zeit müsste Platz für gesellschaftliche Projekte sein.“

„Ja, die Nutzen wären: bessere öffentliche Verkehrsanbindung, das Bewusstsein der Jugendlichen würde sensibilisiert werden, das bedeutet auch einen Einfluss auf ihr zukünftiges Verhalten als Erwachsene. Je mehr Jugendliche beteiligt wären, umso weniger Angst würde es im Straßenverkehr geben und die Eltern würden ihre Kinder wieder mehr alleine lassen, weil es sicherer sein würde.“

„Ja, ich denke schon, dass wenn die Jugendlichen in ihrer Lebenswelt mitbestimmen könnten, sie es leichter hätten (z.B. koordinierte Ab- und Anfahrten von der Schule mit den Bussen). Und die Erwachsenen hätten auch etwas davon.“

3.8.5. Kundenbindung der Jugendlichen

Ein Aspekt von Jugendbeteiligung, der insgesamt zu einem veränderten Mobilitätsverhalten beitragen kann, ist die Kundenbindung der Jugendlichen

an den Umweltverbund. Während gegenwärtig Jugendliche vor allem in ländlichen Regionen eine möglichst schnelle Motorisierung mit Moped und Auto vor Augen haben, würde Jugendbeteiligung inkl. Umweltbildung zu mehr Umweltverständnis und zu besseren Angeboten im öffentlichen Verkehr führen. Zukünftig könnten damit auch die Erwachsenen von morgen zu einer bewussten Verkehrsmittelwahl unter Einbeziehung aller Verkehrsmittel angeregt werden.

„Ja, das glaube ich schon. Es geht darum, dass die Jugendlichen, wenn sie 15-16 Jahre alt sind, doch den ÖV benutzen. Dann kommt das Moped und gleich danach der Führerschein und das Auto. Das heißt, wenn man nicht aktiv mit den Jugendlichen an ihrer Einstellung zur Gesamtmobilität gearbeitet hat, verliert man sie im Umweltverbund. Hier sind wir aber erst am Beginn. Es müsste noch viel mehr getan werden.“

„Es ist ein Versuch, den wir als öffentlicher Verkehrsbetrieb ausprobieren. Mögliche Erfolge sind nur längerfristig messbar, aber es ist wichtig, dass die Jugendlichen einbezogen werden, obwohl das wirklich ein unterschiedlicher kultureller Ansatz ist.“

3.8.6. Qualitätsverbesserung durch intersektoralen Austausch

Generell führt intersektorale Zusammenarbeit zu einem stärkeren Erfahrungsaustausch und damit oft verbunden, zu einem verbesserten Verständnis für Zusammenhänge und Probleme einzelner Bereiche. Hier kann für alle Beteiligten ein „long-life-learning“ Prozess eingeleitet werden, der unter professioneller Anleitung generell auch zu grundsätzlichen Einstellungsveränderungen und zur Bewusstseinsweiterung führen kann.

„Auf alle Fälle gibt es einen Lerneffekt bei Erwachsenen und Jugendlichen. Die Kompetenz des Diskutierens verbessert sich, das Selbstbewusstsein und die Motivation. Die Beteiligten werden



3.8.7. Neue Erfahrungen

Generell bringen Beteiligungsprozesse immer neue, wenn auch nicht immer positiv empfundene Lernerfahrungen, sei es im Kommunikationsprozess, im Kennenlernen neuer Sektoren, neuer Zugänge, neuer Methoden etc.

Dass nicht alle Beteiligungsprozesse immer erfolgreich in Hinblick auf konkrete Ergebnisse sind, wurde von den ExpertInnen immer wieder betont und sollte jedem/r, der/die sich für Beteiligung entscheidet, auch bewusst sein. Neben einer professionellen Zugangsweise und Methodik spielt vor allem auch generell die Beteiligungskultur eine wichtige Rolle. Wenn diese überhaupt nicht vorhanden ist, kann nur Schritt für Schritt langsam ein Bewusstsein dafür geschaffen werden. Wenn die Einstellung stimmt, ist jeder Partizipationsprozess auf alle Fälle ein Schritt in die richtige Richtung.

zur kritische Betrachtungsweise animiert. Das fächerübergreifende Zusammenarbeiten ist sinnvoll, wenn unterschiedliche Bereiche angesprochen werden. Ein Jugendarbeiter kennt die Jugendlichen, weiß mit ihnen umzugehen. Ein Verkehrsplaner kennt sie nicht. Da fragt man sich, was tut der eigentlich. Also der Austausch ist ganz wichtig.“

„Ja, im lokalen Bereich, wenn direkte Betroffenheit da ist, wenn es nicht zu sehr abgehoben, nicht zu abstrahiert ist, kann das möglich sein. Wichtig ist auch, wie fühlen sich andere Bevölkerungsgruppen involviert, ja das kann einen guten Prozess geben. Wenn das nur jugendspezifisch abläuft, kann es ein Problem geben. Bei Ortsraumgestaltung muss die Bevölkerung insgesamt mitreden. Jede Bevölkerungsgruppe sollte dort abgeholt werden, wo sie steht.“

„Die Zusammenarbeit mit unseren Verkehrsplanern ist gut. Das hängt halt immer vom Menschenbild ab, es gibt solche und solche.“

„Ja, auch die intersektorale Zusammenarbeit verbessert die Qualität der Ergebnisse.“

„Durch Beteiligungsprozesse entstehen neue Qualitäten von Mitbestimmung und Mitverantwortung der Betroffenen. Im Rahmen eines Projektes wurden auch Soziologen einbezogen. Derartige Prozesse sind jedoch sehr zeit- und kostenintensiv und bewirken nicht zwangsläufig eine bessere technische Qualität. Im speziellen Fall hat das Ergebnis auch sehr stark polarisiert. Neben absoluten Befürwortern hat es auch vehemente Gegner gegeben.“

„Wenn man bedenkt wie das Mediationsverfahren beim Schwechater Flughafen ausgegangen ist, dann ist so was schlecht. Hier hat man ein teures Mediationsverfahren eingeleitet. Der Output ist aber nicht konsensual, einzelne Gruppen werden Dinge einklagen, das kostet wieder viel Geld. Dann kann man gleich auf das Verfahren verzichten.“

3.9. Wodurch kann Jugendbeteiligung forciert werden?

Fragestellung:

Was glauben Sie: Wodurch könnte projektorientierte Jugendbeteiligung im Bereich „Verkehr & Mobilität“ in den Bundesländern/ Kommunen forciert werden?

Kurzfassung: Ergebnisse – ExpertInneninterview

- Sensibilisierung für eine stärkere Beteiligungskultur in der Verkehrspolitik und -planung und Sichtbarmachen des Nutzens von Jugendbeteiligung
- Gesetzliche Rahmenbedingungen für Jugendbeteiligung schaffen
- Umweltbildungsarbeit in Jugendorganisationen und Schulen und bei MultiplikatorInnen
- Mehr JugendarbeiterInnen in die Verkehrsplanung und intersektorale Zusammenarbeit verstärken
- Aufzeigen von Erfolgsgeschichten und vermehrt Öffentlichkeitsarbeit durch Evaluierung des Prozessverlaufs und Aufzeigen des Nutzens der Jugendbeteiligung
- Jugendorganisationen als Lobby für eine eigenständige Mobilität von Jugendlichen ausbilden
- Zur Verfügung stellen von Zeit- und Geldressourcen

3.9. Wodurch kann Jugendbeteiligung forciert werden? (Detailauswertung)

Um die Beteiligungskultur generell und im speziellen die Beteiligung von Jugendlichen in der Verkehrsplanung tatsächlich zu etablieren, besteht sowohl auf der Ebene der Politik und Verwaltung als auch auf der Ebene der Jugendorganisationen, der Schule und der Jugendlichen selbst großer Informations- und Handlungsbedarf.

3.9.1. Sensibilisierung für eine stärkere Beteiligungskultur in der Politik

Ein erster und wichtiger Schritt ist das Bewusstsein für die Sinnhaftigkeit von Jugendbeteiligung auf unterschiedlichen Ebenen zu verbessern, was in Österreich bisher vor allem im Verkehrsplanungsbereich nur marginal gegeben ist.

Bis dato konnte der Nutzen von Beteiligung in der Verkehrspolitik noch zu wenig kommuniziert werden und viele VerkehrsplanerInnen und -politikerInnen verbinden BürgerInnenbeteiligung mit sehr ressourcenaufwändigen Prozessen, in denen Zusammenarbeit kaum möglich ist, weil sie diese Prozesse mit ihren Erfahrungen mit BürgerInneninitiativen gleichsetzen und zu wenig positive Beispiele bekannt sind.

„Wichtig ist, dass man Partizipation in die politischen Köpfe bringt, denn zur Zeit wird Partizipation als hinderlich, beschwerlich, arbeitsaufwändig und teuer gesehen. Das stimmt auch zum Teil, aber die Umwegrentabilität stellt sich in Form einer höheren Akzeptanz sicher ein. Auch Einsparungen finanzieller Art werden auf lange Sicht gesehen da sein. Und auch die Jugendlichen haben etwas davon, denn es geht um ihre Zukunft, die sie aktiv mit gestalten können.“

Darüber hinaus wird der langfristige demokratiepolitische Nutzen und der pädagogische Auftrag der Erwachsenen an die Jugendlichen kaum beachtet. Wenn Jugendliche in Planungsprozesse einbezogen werden, bekommen sie damit einen stärkeren Demokratiebezug und lernen Abläufe und Kommu-

nikationsmechanismen kennen. Die Gesellschaft überträgt ihnen einen Teil an Verantwortung, die insgesamt zu einem mündigeren Politikverständnis beiträgt. Dies ist gerade in Hinblick auf die Herabsetzung des Wahlalters auf 16 Jahre ein wichtiger Aspekt, denn damit erhalten die Jugendlichen auch die entsprechende Wertschätzung von der Gesellschaft und eine altersadäquate Verantwortung für die Gesellschaft.

„Das braucht Bewusstseinsarbeit bei politischen Entscheidungsträgern. Diese haben Angst vor Machtverlust. Sie geben dabei ja Macht ab, bekommen dafür jedoch zufriedene Jugendliche.“

„Die Politiker geben den Jugendlichen zwar die Möglichkeit zu wählen ab 16 Jahren, aber sonst sind sie nicht an ihnen interessiert. Sie haben nur ihren eigenen Nutzen im Kopf.“

„Die Jugendlichen werden oft so abgetan. Es müsste ihnen erklärt werden, dass Jugendliche viele Ideen haben, auf ihren Wert aufmerksam gemacht werden oder mit Wettbewerben und Ausschreibungen.“

Ein wichtiger Aspekt auch in der Zusammenarbeit mit der Politik ist, dass man ehrlich über Möglichkeiten und Grenzen von Beteiligungsmodellen informiert und auch die Politiker dazu entsprechend berät. Denn schwierig wird es dann, wenn PolitikerInnen etwas versprechen, was sachlich so gar nicht umsetzbar ist. Hier gehört die Kommunikation und Information verbessert.

„Die Politik sagt, es ist alles machbar, ich glaube, dass es wichtig ist, dass man von vornherein sagt, was geht und was nicht und wir können euch nicht alles erfüllen. Früher war die Politik bescheidener, da glaubte man noch nicht, dass alles machbar ist. Man müsste ehrlicher sein.“

Pilotprojekte sind gerade in neuen, innovativen Bereichen von großer Bedeutung, weil sie aufzeigen,

was machbar ist und was nicht, wo die praktischen Grenzen von theoretischen Modellen liegen und wie Prozesse insgesamt gestaltet werden können, damit Aussicht auf Erfolg besteht. Um aber tatsächlich nachhaltig eine Jugendbeteiligungskultur aufbauen zu können, ist es auch nach Ablauf von Pilotprojekten wichtig, das Thema weiterhin durch Umsetzungsprojekte und Programme kontinuierlich zu vertiefen.

„Wichtig ist ein gewisser Formalismus durch Wiederholung. Dann geht es in die Kultur über. Das ist eher eine Prinzipsache als ein Regelwerk.“

3.9.2. Bildungsarbeit in Jugendorganisationen und Schulen

In der außerschulischen Bildungsarbeit in Vereinen u.a. Jugendorganisationen wird sehr professionelle Jugendarbeit gemacht, das Thema „Verkehr und Mobilität“ wird hier immer wieder thematisiert, entsprechende Projekte dazu sind aber kaum umgesetzt. Die Jugendorganisationen spielen aber generell eine wichtige Rolle bei der Bildung von Demokratieverständnis und beim Erlernen von konsensualen Kommunikationsprozessen.

„Es gibt sehr viele Möglichkeiten sich in einem Verein zu bilden. Da lernt man Kommunikation und Entscheidungsprozesse kennen. In der Schule ist das nicht der Fall. Die ist immer noch stark hierarchisch organisiert, da lernt man so was nicht wie z.B. konsensuale Verfahren. Es ist auch eine Führungsstilerfahrung: Da gibt es Vereine, in denen eine kleine Gruppe alles bestimmt oder wenn alles gemeinsam besprochen wird, das ist nicht so frustationsgeladen und nachhaltiger bzw. bringt längerfristige Lösungen.“

Im Gegensatz zu außerschulischen Jugendorganisationen, wo die Ansprache und Kommunikation mit dem Jugendlichen und die Methodik den Schwerpunkt der Jugendarbeit bildet, ist das Thema „Wissensvermittlung“ in der Schule am stärksten verankert. Die Öffnung der Schule zu

gesellschaftspolitischen Themen wie „Verkehr & Mobilität“ sowie die vermehrte Aufnahme von Beteiligungsmethoden und -projekten in den Unterricht sind für mehr Demokratieverständnis und für die Bereitschaft, gesellschaftspolitische Verantwortung zu übernehmen, von großer Bedeutung.

„Durch Lehrer in Zusammenarbeit mit der Stadtplanung. Dies ist aber nur möglich, wenn politisch gewünscht. Es herrscht aber politisch eine gewisse „Wurschtigkeit“ und ist kein Thema, es ist eher „Wolkenschieberei“. Die Lehrer sollten von den Fachdienststellen unterstützt werden.“

„Es müsste ein Umdenken stattfinden. Wichtig ist, dass in Schulen Partizipation stattfindet, aber auch in der Raumplanung und Architektur, überall. Die Weiterbildung am Know-why muss gut gestaltet werden.“



Bis auf einige Ausnahmen (z.B. das klima:aktiv mobil Beratungsprogramm Mobilitätsmanagement für Schulen und Jugend des BMLFUW) fließt bis dato das Thema „Verkehr & Mobilität“ als Querschnittsmaterie sowohl in der Schule als auch in Jugendorganisationen zu wenig ein. Hier müsste auf beiden Ebenen auch bei den PädagogInnen mehr Sensibilisierung für die Notwendigkeit der Integration des Themas „Verkehr & Mobilität“ in die Bildungsarbeit erreicht werden.

3.9.3. Gesetzliche Rahmenbedingungen

Ein besonders wirkungsvoller, aber erfahrungsgemäß langfristig zu planender Schritt wäre die Schaffung von gesetzlichen Rahmenbedingungen, die formalrechtlich Jugendbeteiligung in Planungsprozessen vorschreibt.

„Also unter der Voraussetzung, dass das die Politik wirklich will, also wenn das das Land wirklich will, dann kann viel über Planungsrichtlinien, Verordnungen, gesetzliche Rahmenbedingungen und Empfehlungen z.B. von Landesdienststellen gehen.“

3.9.4. Externe Beratung und intersektorale Zusammenarbeit

Da nicht vorauszusetzen ist, dass VerkehrsplanerInnen und -politikerInnen auch ExpertInnen im Bereich Pädagogik sind, ist die Einbeziehung von BeraterInnen ein ganz wichtiger Faktor für einen erfolgreichen Jugendbeteiligungsprozess. Ob diese BeraterInnen aus dem Verwaltungsbereich selbst kommen oder extern beigezogen werden, spielt dabei eine mindere Rolle. Wichtig ist jedoch, dass sie von den Jugendlichen akzeptiert werden, eine entsprechende Haltung, pädagogische Kompetenz und Know-how mitbringen sowie eine Institutionen- und Methodenkompetenz haben.

„Es braucht jemand, der „Institutionenkompetenz“ hat, der die Szene kennt, der Einfühlungsvermögen hat und eine Startgruppe motivieren könnte, die sich in der Folge vervielfachen und vermehren könnte. (...) In der Ausbildung ist das nicht drinnen. Menschen, die in Prozessen arbeiten können, begleiten, reflektieren. Da braucht es mindestens 100 Menschen.“

„Dass für Gemeinden Berater zur Verfügung gestellt werden wie z.B. in NÖ, wo Landesbeamte die Beratung für Gemeinden machen. Was hier natürlich wichtig ist, dass die ein spezielles Know-how haben. Es ist ja nicht jeder Zivilingenieur päd-

agogisch geschult. Das müsste auf der Ebene der Beamten laufen. Wenn es die Politik, sagen wir mal nicht ablehnt, kann der Verwaltungsapparat aktiv werden.“

„Um zu erkennen, was in diesem Bereich möglich ist, braucht es vermehrt MultiplikatorInnen, Coaches, die die Entscheidungsträger unterstützen, eine Zeit mitbegleiten, bis sie selbst in den Prozess mit hineinwachsen. Das wird manchmal gemacht. (...) Allgemein besteht der Wunsch, dass das Verständnis für Partizipation prinzipiell verbessert werden sollte.“

„Auch die Qualität von Begrifflichkeiten sollte verbessert werden. VerkehrsplanerInnen wissen oft nichts, sie brauchen Hilfe, Unterstützung und Zeit, um etwas aufzubauen. Der Coach muss in der Gemeinde Jugendbeteiligung aufbauen, das passiert manchmal.“

3.9.5. Aufzeigen von Erfolgsgeschichten und Öffentlichkeitsarbeit

Dieser Faktor ist besonders bei Pilotprojekten von Bedeutung, weil hier Erfolgsgeschichten geschrieben werden sollen, die dann auch veröffentlicht werden. Erfahrungsgemäß regen positive Beispiele zur Nachahmung an, was wiederum dazu beiträgt, dass die Beteiligungskultur Schritt für Schritt verbessert wird.

„Wichtig ist eine Erfolgsgeschichte. Wenn eine Gemeinde ein erfolgreiches Projekt durchgeführt hat, wird sie wieder ein Projekt machen. Das heißt aber nicht, wenn es einmal ein Projekt z.B. Hainburg gegeben hat, dass es noch ein 2. Hainburg geben wird.“

„Wichtig ist auch, dass eine Öffentlichkeit hergestellt wird, dass viele Best-Practice-Modelle veröffentlicht werden.“

„Wenn ein paar Sachen erfolgreich gelaufen sind, dann kann der Glaube gebrochen werden, dass

es nicht geht. Die NGOs bekommen den Glauben, dass es geht.“

„Da braucht es Ressourcen, Zeit, neue Partner z.B. Jugendorganisationen (bottom-up), Netzwerke, Kooperationen, Einrichtungen, die Öffentlichkeitsarbeit machen.“

„Es sollte jeden Tag 5 Minuten in „Zeit im Bild“ darüber berichtet werden, wie was zur positiven Veränderung beigetragen hat. Jugendliche sollen sich in die Medien einbringen können, nicht nur als Nebenschauplatz.“



„Die Öffentlichkeitsarbeit sollte gefördert werden, was Jugendliche sich wünschen, müsste publik gemacht werden.“

Personen, die Vorbildfunktion übernehmen und eine herausragende partizipatorische Haltung haben, können natürlich ebenso einen Multiplikatoreffekt auslösen wie Erfolgsgeschichten. Hier wird vielleicht sogar unbewusst zur Nachahmung angeregt.

„Wichtig aber sind die Vorbilder: Wenn ich sehe, wie ein Chef mit Partizipation umgeht, dann ist das ein „learning by doing“, das ist dann der Standard. Es ist natürlich nicht sinnvoll, über alles mit allen Beteiligten zu diskutieren. Da muss man auswählen.“

„Das Problem ist, dass wir privatisiert wurden. Aber wir werden versuchen, das weiter zu verfolgen. In

speziellen Zeitungen habe ich gelesen, dass viele andere Busunternehmen nun auch in diese Richtung starten, also Jugendliche einzubeziehen.“

3.9.6. Jugendorganisation - Eine Lobby für eigenständige Mobilität von Jugendlichen

Ein weiterer Aspekt sind natürlich auch die Jugendlichen selbst. Während Jugendliche oft glauben, dass sie selbst nichts bewegen bzw. verändern können und sich mit der Situation abfinden, vertreten einige InterviewpartnerInnen die Meinung, dass Jugendliche eine Lobby brauchen würden, die sich für ihre Bedürfnisse im Bereich „Verkehr & Mobilität“ einsetzt. Damit sollte auch von den Jugendlichen selbst Überzeugungsarbeit für die EntscheidungsträgerInnen geleistet werden.

„Wenn es nicht von oben kommt, dann kann es mehr im Sinne der Basis eingefordert werden.“

„Also wie schon gesagt, das Thema wird sehr stiefmütterlich behandelt. Hier müsste mehr Überzeugungsarbeit geleistet werden, also Organisationen, Verbände, Jugendorganisationen müssten ihr Problem vorbringen und es müsste vor Ort unterstützt werden.“

„Die Bevölkerung muss das einfordern, es sollte mehr ein bottom-up sein.“

„Hier müsste vor allem die Mobilität am Abend thematisiert werden, dass die Jugendlichen Möglichkeiten haben, sich zu bewegen. Die Erfahrungen mit Nachtbussen und Discobussen sind sehr positiv, aber es ist halt immer wieder eine Budgetfrage.“

3.9.7. Ressourcen zur Verfügung stellen

Kommuniziert werden sollte auch, dass ein Jugendbeteiligungsprozess nicht kurzfristig und unentgeltlich abgewickelt werden kann, wenn längerfristige nachhaltige Bewusstseinsertei-

rung gewünscht wird. Jeder Prozess braucht neben dem politischen Willen und professionellen KoordinatorInnen und MitarbeiterInnen auch Zeit und ein entsprechendes Budget.

„Es braucht Geld und Zeit; bei der klima:aktiv mobil Förderschiene gibt es auch Jugendbeteiligung: Es ist oft alles sehr projektorientiert, aber es muss als Prozess geführt werden, der natürlich auch zeitlich begrenzt sein muss. Sonst trifft man sich über Jahre hinweg und verliert die konkreten Ziele, die Politik funktioniert nach eigener Logik.“

„Wir versuchen das durch das Setzen von Anreizen und bieten finanzielle Unterstützung einerseits durch Förderungen und wir engagieren uns im CEHAPE, weil die Jugendbeteiligung hier institutionalisiert werden könnte. Wir setzen bewusst Akzente, um den Jugendorganisationen und Jugendlichen etwas anbieten zu können. Wir können nicht garantieren, dass sie es nützen, aber wir wollen mit ihnen zusammenarbeiten.“

„Wir tun ja hier einiges, das noch verstärkt werden sollte. Das braucht Geld.“

„Ein Stimulus sind sicher die Finanzmittel für den Beteiligungsprozess einerseits. Aber auch für die Umsetzung sollte ein Budget vorhanden sein, auf nationaler, regionaler, lokaler Ebene.“

„Es müssten ausreichend Projektmittel zur Verfügung gestellt werden, und zwar nicht nur Handlungskapital sondern eben wie schon gesagt auch Sitzungsgelder für die Jugendlichen, für die professionelle Begleitung, eben für den gesamten Prozess.“

„Na ja, man müsste sich in den Ländern und Kommunen überlegen, ob man das will und dann jemanden dafür auswählen, der dafür zuständig ist, der das koordiniert. Das ist eben wichtig für Jugendliche, die in ihrer Freizeit arbeiten, die sehen das schon als Arbeit, wenn sie ihre Ideen einbringen. Das kann man vielleicht als ehrenamtliche

Arbeit sehen, dass die einen zentralen Ansprechpartner oder eine Ansprechpartnerin haben oder zumindest eine Stelle, an die sie sich wenden können, zu der man ein E-Mail hinschreiben kann und das auch beantwortet wird.“

„Finanzielle Ressourcen braucht es.“

3.9.8. Vorerhebung und Evaluierung

Der Prozess sollte mit einer Status-quo-Analyse beginnen und laufend evaluiert werden. Auch eine Vorher-Nachher-Untersuchung bringt wichtige Ergebnisse für die Argumentation und eine nachhaltige Veränderung der Planungs- und Beteiligungskultur.

„Und dann natürlich vielleicht als Start eine Erhebung, wie Jugendliche die momentane Situation sehen und dann darauf aufbauen und das vielleicht einmal einzuholen und dann natürlich die nächsten Schritte: Verbesserungsmöglichkeiten, Ideen der Jugendlichen usw.“

„Im Forschungsbereich sollte besser evaluiert werden, was war gut, was war schlecht. Das Schlechte ist eigentlich das Spannendste, wenn die Annahmen unrealistisch waren. Die Evaluationsergebnisse sind Argumente für andere, die sehen, das bringt etwas, wenn man im großen Stil argumentieren kann.“



3.10. Ergebnisse der Thesenabfrage

Fragestellung:

In der Studie sollen folgende Thesen untersucht werden. Sagen Sie uns bitte, ob Sie diesen Thesen zustimmen oder nicht und warum nicht?

Kurzfassung: Ergebnisse – ExpertInneninterview

THESE	Stimme nicht zu	Stimme zu, aber/ wenn ...	Stimme zu
These 1: „Eine fachgerechte Jugendpartizipation in der Verkehrsplanung bringt höchstmöglichen Konsens und die Sicherung der Mobilität, die für die Entwicklung des Landes und für die Lebensqualität der Betroffenen notwendig ist.“	0	13	6
These 2: „Wenn UmweltpädagogInnen, JugendarbeiterInnen und VerkehrsplanerInnen und -politikerInnen unter Einbeziehung betroffener Jugendlicher als „AlltagsexpertInnen“ in der Planung und Umsetzung von Verkehrsmaßnahmen zusammenarbeiten, wird die Qualität der Ergebnisse verbessert und bringt einen nachhaltigen Nutzen für alle Beteiligten.“	0	9	10
These 3: „Durch „verstärkte Umweltbildung im Bereich Verkehr/Mobilität“ sind Jugendliche besser informiert und dies kann zu einem bewussteren Umgang mit dem Verkehrsmittel Auto führen.“	0	12	7
These 4: „Die Beteiligung von Jugendlichen bei Verkehrsplanungsprozessen fördert den Dialog und das Vertrauen der Jugendlichen zu Politik und Verwaltung. Jugendliche lernen dabei demokratische Prozesse kennen und entwickeln mehr Demokratieverständnis.“	0	13	6

3.10. Ergebnisse der Thesenabfrage (Detailauswertung)

Vor Beginn der Befragung wurden 4 Thesen aufgestellt, die durch die ExpertInnen überprüft wurden. Lesen Sie im Folgenden die Ergebnisse dieser Thesenabfrage:

3.10.1. These 1:

Eine fachgerechte Jugendpartizipation in der Verkehrsplanung bringt höchstmöglichen Konsens und die Sicherung der Mobilität, die für die Entwicklung des Landes und für die Lebensqualität der Betroffenen notwendig ist.

6 von 19 ExpertInnen stimmten dieser These kommentarlos zu, 13 stimmten zu unter gewissen Bedingungen.

„Bedingt ja. Höchstmöglicher Konsens ist nur möglich, wenn nicht nur die Jugendlichen einbezogen werden, sondern die gesamte Bevölkerung.“

„Ja, mit der Betonung auf kann!“

„Ja, hier ist vor allem die Gesprächsbasis wichtig, dass die Scheu vor den unterschiedlichen Generationen abgelegt wird.“

„Ja, grundsätzlich, aber es ist nicht garantiert.“

„Wenn professionell durchgeführt, ist sicher ein Konsens erreichbar. Allerdings wird auch Dissenz sehr sichtbar. Gerade beim Thema „Verkehr“ gibt es immer Gewinner und Verlierer. Außer man hat die Königsidee und kann den Nutzen für alle Beteiligten hervorheben. Es gibt unterschiedliche Interessenslagen.“

„Ja, es gibt sicher Konsens über weitere Generationen und Fachrichtungen, das glaube ich auf alle Fälle und eben auch die Sicherung der Mobilität, um eben die Entwicklung des Landes und die Lebensqualität der Betroffenen zu erhalten. Ja, ist ein bisserl schwierig der Satz, aber ich stimme dem zu.“

„Konsens, weiß ich nicht. Kann auch gegenläufig sein. Zum Beispiel: Wir machen mal das, was die eine Gruppe will, dann das, was die anderen wollen. Hier können auch Experimente zugelassen werden. Es müsste auch möglich sein, dass konträre Konzepte gehen, mit Grenzen.“

„Ja, aber höchstmöglich würde ich nicht so sagen.“

„Grundsätzlich schon, aber es muss hier sehr viel Information ausgetauscht werden, denn sonst könnte das auch in das Umgekehrte gehen, wenn die Kluft nicht durch Information überbrückt wird. Das ist ganz wichtig.“

„Ich bin im Prinzip einverstanden, aber es kommt drauf an, wie die Jugendlichen eingebunden werden. Wenn das nicht richtig gemacht wird, kann auch vieles zerstört werden.“

„Ja, es ist anzustreben. Also höchstmöglich glaube ich aber nicht. Wenn diese Idee umgesetzt wird, heißt das noch lange nicht, dass alles gut wird. Beim Umsetzen, da hängt schon noch einiges dran, viele Aspekte müssen berücksichtigt werden, „höchstmöglicher Konsens ist da keine Garantie“, das ist kein Automatismus, aber es ist wichtig.“



3.10.2. These 2:

Wenn UmweltpädagogInnen, JugendarbeiterInnen, VerkehrsplanerInnen und -politikerInnen unter Einbeziehung betroffener Jugendlicher als „AlltagsexpertInnen“ in der Planung und Umsetzung von Verkehrsmaßnahmen zusammenarbeiten, wird die Qualität der Ergebnisse verbessert und bringt einen nachhaltigen Nutzen für alle Beteiligten.

Insgesamt haben alle befragten ExpertInnen dieser These zugestimmt, dass bei Zusammenarbeit aller Sektoren die Qualität erhöht wird. Kommentarlos 10 Personen, 9 Personen erklärten dazu noch folgendes:

„Ja, im lokalen Bereich, wenn direkte Betroffenheit da ist.“

„Ja, ich sehe schon einen Sinn auch PädagogInnen in Planungen miteinzubeziehen. Speziell im Rahmen von bewusstseinsbildenden Maßnahmen zu Verhaltensänderungen ist ein großes Potential gegeben. Auch im Rahmen des Unterrichtes sollte versucht werden, vermehrt Aspekte der Nachhaltigkeit und der Begrenztheit von Ressourcen zu behandeln. Weiters sollten Kinder und Jugendliche sensibilisiert werden betreffend die Themen Lärm- und Abgasemissionen sowie Verkehrssicherheit. Schon im Kindesalter sollte eine umweltfreundliche Verkehrsmittelwahl selbstverständlich sein. In Bezug auf Wissensvermittlung und der Schaffung eines vertrauensvollen Zugangs zu Kindern und Jugendlichen könnten Planer von den Pädagogen lernen.“

„Ja, ebenfalls mit der Betonung auf „kann“ und dort, wo die Lebenswelten betroffen sind!“

„Ja, ich denke mir z.B. bei den Radfahrwegen ist es wichtig, dass die Leute einbezogen werden, die täglich fahren. Das bringt dann bessere Ergebnisse.“

„Ja, das ist eine ganz wichtige Grundlage!“

„Ja, aus meiner Warte bringt das bestimmt einen Nutzen, weil man dann vielleicht einmal versteht, wie die verschiedenen Akteure agieren. Es muss einfach ein Austausch vorhanden sein, weil ich denke mir, dass Verkehr keine abgeschlossene Szene ist und die Auswirkungen viele Personen betreffen. Verbessert, ja genau, verbessert die Ergebnisse der Verkehrsplanung.“

„Ja, das glaube ich schon, wenn zeitlich möglich, ja auf alle Fälle. Jugendliche haben viele Ideen, aber sie müssen auch belohnt werden z.B. durch einen Besuch im technischen Museum oder z.B. dass sie zum Essen eingeladen werden. Sie haben ein feines Gespür und oft sagen sie, dass nur ihre Ideen geholt werden.“

„Ja, man muss sicher sein, dass die Partizipation gut gemacht wird, damit kein Chaos entsteht. Dieser Weg soll gemeinsam geplant werden.“

„Ja, glaube ich schon, aber ohne Garantie, tendenziell schon.“



3.10.3. These 3:

Durch „verstärkte Umweltbildung im Bereich „Verkehr & Mobilität“ sind Jugendliche besser informiert und dies kann zu einem bewussteren Umgang mit dem Verkehrsmittel Auto führen.

Bei dieser These waren alle InterviewpartnerInnen der Meinung, dass diese These richtig sei, 12 Personen gaben zur Zustimmung auch noch Erklä-

rungen ab. Ein Interviewpartner meinte, dass das von den Jugendlichen abhängig sei. Bei manchen würde Umweltbildung auf fruchtbaren Boden fallen, bei manchen nicht.

„Es gibt ja auch Umfragen und ich glaube das auch, dass es eine ziemliche Aufspaltung bei den Jugendlichen gibt, wie in der Bevölkerung auch. Eine Gruppe, die gut informiert ist und sehr engagiert auch im Umweltbereich, und die hedonistische Gruppe, die auf ihren eigenen Vorteil bedacht ist und man sagt, dass diese Gruppe stark im Vormarsch ist. Man kann nicht sagen, dass die Jugendlichen eine sehr sensible Schicht sind, die offen sind für diese Themen, es gibt solche und solche.“

„Ja, dies sehe ich auch so. Es ist wichtig die Verkehrsmittelwahl mehr unter den Aspekten der Nachhaltigkeit zu betrachten. Meist gibt es für jedes Mobilitatsbedurfnis ein optimales Verkehrsmittel. Für Distanzen von 1-3 Kilometer kann beispielsweise in städtischen Ballungsräumen das Fahrrad ein optimales Verkehrsmittel sein. Durch den Entfall der Parkplatzsuche und Parkgebühren sowie die gesundheitlichen Aspekte kann sich das Fahrrad gegenüber dem Auto durchsetzen. Obwohl diese Aspekte hinlänglich bekannt sind, sollten derartige Vorteile jedoch noch viel intensiver kommuniziert werden.“

„Ja, genau, das ist das Ziel, so soll es sein.“

„Ja, ich würde sagen, Information ist die 1. Stufe der Partizipation.“

„Ja, wobei hier wird eine Haltung mitvermittelt, das muss genauer definiert werden.“

„Ja, das stimmt. Ich glaube auch, dass eben mal der Informationsgehalt im Bereich „Verkehr & Mobilitat“ gesteigert werden soll, sicher durch mehr Umweltbildung, was angeboten wird in den Schulen, oder eben durch außerschoolische Umweltbildungsarbeit. Und was ganz wichtig ist, auch einmal



das Verhalten und den Umgang mit dem Auto zu reflektieren und dann wird's wahrscheinlich auch ein bewussterer Umgang, ja da stimme ich zu.“

„Ja, kann. Grundsätzlich sollten NGOs nicht so tun als ob. Es ist eine langsame Gesamtbewegung mit Rückschritten, auch wenn's zurückgeht ist Erfolg da. Auch wenn wir ungeduldig sind. Es stellt sich natürlich die Frage, ob der Planet so viel Geduld hat. Der Mensch ist nicht nur der Mittelpunkt, der Mensch ist Teil der Natur (ich sehe das wie die Indianer), wir müssen uns selber limitieren anfangen, für den Planeten auf etwas verzichten. Partizipation wird meistens nur mit Erweiterung verbunden, kann aber auch Einschränkung bedeuten.“

„Ja wirklich, wir konnten das am Projekt erfahren, das war echt nachhaltig, denn davon spürt man heute noch etwas, nicht bei allen, aber doch bei einigen. Da wir das Thema in vielen Bereichen aufgegriffen hatten, z.B. in Geographie, ist echt was hängengeblieben, es hat sich sehr viel getan.“

„Ja, aber das ist auch eine Typengeschichte. Manche werden sehr bewusst leben und für sie ist das wirklich wichtig. Aber wenn wir sagen würden, dass wir alle erwischen, dann wäre das ein Traum. Wenn man z.B. an manche HTL-Schüler denkt, die mit Vollgas losbrausen und voll angeben. Aber für einen Teil gilt das sicher.“ „Information ist sehr wichtig. Aber es muss auch das Angebot da sein, was oft nicht der Fall ist.“

„Ja, wir hoffen zumindest, dass es so ist.“

„Ja, mit der Betonung auf „kann“! Wir wissen aus Erfahrung, dass es eine große Diskrepanz zwischen Wissen und Handeln gibt. Aber Umweltbildung ist auf alle Fälle wichtig, das kann zu einer Änderung des Mobilitätsverhaltens führen, tut es aber meistens alleine nicht.“

**3.10.4. These 4:
Die Beteiligung von Jugendlichen bei Verkehrsplanungsprozessen fördert den Dialog und das Vertrauen der Jugendlichen zu Politik und Verwaltung. Jugendliche lernen dabei demokratische Prozesse kennen und entwickeln mehr Demokratieverständnis.**

Bei dieser These stimmten 6 InterviewpartnerInnen kommentarlos mit „Ja“, ein Interviewpartner meinte „zum Teil“ und erklärte dazu, was er damit meinte:

„Zum Teil! Es sollen keine zu hohen Erwartungshaltungen entstehen. Auch besteht die Gefahr, dass Erwachsene Kinder und Jugendliche missbrauchen, um ihre eigenen Interessen durchzusetzen. Eine zentrale Frage besteht auch darin festzulegen, wann der geeignete Zeitpunkt ist, in einen Bürgerbeteiligungsprozess einzutreten. Oft wird kritisiert, dass Projekte zuwenig gearbeitet worden sind oder schon derartig konkret sind, dass eine Mitbeteiligung ohnehin nicht mehr möglich ist. Projekte erscheinen dann den Betroffenen als ohnehin vorgegeben und damit fixiert. Weiters ist von den Betroffenen oft sehr schwer der Zeitraum abzuschätzen, wann allfällige Projekte tatsächlich realisiert werden. Speziell ältere Menschen haben oft Angst vor Veränderungen, die in einem Realisierungshorizont liegen, der unter Umständen nicht mehr erlebt wird. Auch mit derartigen Tatsachen ist äußerst sensibel umzugehen.“

Die anderen 12 Befragten gaben folgende Statements dazu ab:

„Grundsätzlich ja. Ob die Jugendlichen mehr Demokratieverständnis bekommen, weiß ich nicht, aber grundsätzlich mehr Demokratiebewusstsein, sie lernen auch Grenzen kennen, die von irgendwelchen Träumereien zu einem realistischen Maß führen.“



„Wenn der Planungsprozess ein gemeinsamer Gestaltungsprozess ist, dann ja. Wenn es nur ein Alibiprozess ist, der dazu dient die Bevölkerung zu manipulieren, dann erreicht man eher das Gegenteil.“

Ja, stimme ich zu, wenn die Grenzen klar sind!“

„Ja, das ist ein wichtiger Punkt. Ich glaube Jugendliche kommen nie in Kontakt mit der Verwaltung. Die sollten sie kennenlernen, wie was entschieden wird. Das wäre auch nachhaltig im Sinne des Staates, so dies gewünscht wird. Da bin ich mir aber nie so sicher, ob das gewünscht wird.“

„Ja, das hängt vom Prozess ab. Es kann auch sein, dass Jugendliche enttäuscht wurden, dann haben sie weniger Demokratieverständnis. Erhöhtes Interesse und demokratische Kompetenz kann sein, muss aber nicht. Beteiligung heißt für viele Jugendliche überhaupt nicht Politik. Sie beteiligen sich, es ist ihnen aber nicht bewusst, dass das Handeln auch Politik sein kann. Hier passiert die Übersetzung nicht automatisch. Sie muss ange-

sprochen werden und diese Übersetzung klappt nicht immer.“

„Also, das finde ich etwas schwierig. Prinzipiell stimme ich dem schon zu. Das ist ja eben auch der Sinn von Beteiligungsprozessen, eben Demokratieverständnis und einfach Mitbestimmungsmöglichkeiten zu erleben. Aber das muss einfach sehr professionell abgewickelt werden, weil das sonst zu einem extrem großen Demokratieverdruss und Politikverdruss führt. Es ist eben die Frage: Wenn das nicht gut gemacht wird, also eigentlich so, dass es für alle beteiligten Jugendlichen auch nachvollziehbar ist, dann kann das ziemlich nach hinten losgehen.“



„Ja, bei viel Zeit und viel Ressourcen! Meistens gibt es eine Unterausstattung mit entsprechendem Personal. Die Jugendlichen kommen sehr schnell drauf, dass Kompetenzen nicht vorhanden sind. Das führt eher zu Verdrossenheit. Wenn jemand nicht kompetent ist, ist es oft aggressiv und keine beflügelnde Situation. Wir haben keine Sozialisation in Richtung Partizipation. Da müssten die Politiker lernen, dass es Zeit braucht, die Kommunikation zu verbessern. Da muss man ernsthaft an der Meinung interessiert sein, da muss man zuhören können, assoziieren, sich bemühen, sich engagieren. Wenn sich niemand bemüht, dann kommt es eher zu Verdrossenheit.“

„Ja, vorausgesetzt es findet statt.“

„Ja, das wäre nicht nur im Verkehr, sondern überall sehr wichtig. Jetzt hat man oft das Gefühl, dass das nicht gemacht wird, weil es mühsam ist, viel Arbeit macht. Aber die Jugendlichen würden sich auch zukünftig besser ausdrücken können, sich mitreden trauen und mitgestalten. Das wäre bei jedem Projekt sehr wichtig.“

„Ja, das ist eine große Chance. Aber wenn die Jugendlichen merken, dass die Politik schlecht spielt, sind sie für immer verloren.“

„Ja, idealerweise schon. Es ist auf alle Fälle sinnvoll, aber auch hier ist damit kein Automatismus verbunden. Das kommt auf die andere Seite an, wenn z.B. die Entscheidungen der Jugendlichen ignoriert werden, was ja bei politischen Akteuren oft der Fall ist, die lassen sich nur partiell drauf ein. Wie weit Jugendliche integriert werden, ist bei PolitikerInnen fraglich, denn die Autofahrer sind ja Wähler und bis die Jugendlichen wählen dürfen, sind sie schon wieder weg. Die Kurzlebigkeit und das schnelle Entscheiden sind Probleme bei langfristigen Themen wie Umwelt und Nachhaltigkeit. Wenn sich ein Bewusstseinswandel vollziehen soll, dann braucht das Zeit. Und das läuft gegen die Struktur der schnellen Beschleunigungsgesellschaft. Da kriegt man dann keine Mehrheit und man bleibt beim Etablierten.“

Ja, das hoffe ich, das wünsche ich mir.“



3.11. Verbesserungen im persönlichen Arbeitsfeld

Fragestellung:

Was können Sie in ihrem persönlichen Arbeitsfeld verbessern, um mehr Jugendbeteiligungsprojekte umzusetzen?

Kurzfassung: Ergebnisse – ExpertInneninterview

- Austausch Verwaltung - Schule (z.B. wie Kinderuni), verstärkte Integration der Eltern
- Jugendbeteiligung soll Selbstverständnis bekommen, Jugendliche sollen die Möglichkeit bekommen, sich mehr einzubringen
- Förderung von Jugendbeteiligungsprojekten und der Entwicklung von Qualitätskriterien
- Experimente mit Jugendbeteiligung auf ministerieller Ebene
- Auch mit kleinem Budget viele Projekte machen
- Suche nach long-term Playern und Auftraggeber mit klaren Strukturen, Zielvorgaben und Arbeitsbedingungen die stimmen, überzeugen
- Strukturen und Kontakte zur Verfügung stellen für Jugendbeteiligungsprojekte
- Einbeziehung des Umweltthemas in den Freizeitbereich der Jugendlichen

3.11. Verbesserungen im persönlichen Arbeitsfeld (Detailauswertung)

Zum Abschluss der Befragung wurden die ExpertInnen noch gefragt, was jede/r Einzelne tun könnte, um selbst zu mehr Jugendbeteiligung beizutragen.

„Theoretische Möglichkeiten habe ich schon. Ich finde zum Beispiel den Austausch Verwaltung und Schule gut. Mir ist es ein Gräuel, wenn ich bei meinen Kindern sehe, was im Geografieunterricht in der Schule gemacht wird. Das ist natürlich eine Ressourcenfrage und die Ressourcen werden weniger. Wenn kein kurzfristiger Nutzen da ist, ist es schwierig. Die Ansätze wie die Universitäten mit Kindern arbeiten z.B. bei der Kinderuni, sind nicht ganz von der Hand zu weisen. Das könnte schon was bewirken. Das bräuchte natürlich auch politische Unterstützung, dass die Verwaltungen generell geöffnet werden und die Menschen was von unserer Arbeit erfahren. Wir haben ja viel herzuzeigen, z.B. fragen mich meine Kinder, was ich denn so immer mache und wenn ich es ihnen erkläre, finden sie das eh interessant, und dass Jugendliche sehen, dass es nicht sinnlos ist.“

„Wir sind erst am Beginn. Beteiligung soll ein Selbstverständnis bekommen, soll grundsätzlich in Planungsprozessen verankert werden und zwar für alle, nicht nur für Jugendliche und nicht als Alibi-Aktionen. Beteiligte und damit auch Jugendliche merken sehr schnell, wenn es eine Alibi-Aktion ist. Zum Beispiel hatte mal ein Jugendlicher mit Piercings und mehrfarbigen Haaren gefordert: „Alle Autos auf den Kopf!“ Da ist uns die Kinnlade zuerst einmal runtergefallen. Wir dachten typisch, dass der so etwas sagt. Aber als wir uns dann genauer mit ihm unterhalten haben merkten wir, dass er das zum Einen als plakative Aussage gemacht hatte und er eigentlich meinte, dass der öffentliche Verkehr stärker ausgebaut werden sollte, sein Anliegen einfach weniger Autoverkehr war. Zum Anderen wollte er provozieren und uns testen, ob wir uns wirklich ernsthaft mit ihm auseinanderset-

zen wollten. Es folgte ein herrliches Gespräch und eine sehr konstruktive weitere Zusammenarbeit. Ich arbeitete zuerst an der Technischen Universität. Ich habe dort gute Erfahrungen mit interdisziplinärer Zusammenarbeit, offenen Gesprächen und transparenten Informationen gemacht und versucht, das auch beim Land zu leben und dies an die Politiker weiterzugeben. Es braucht natürlich Weitsicht in der Politik, dass man sich darauf einlässt. Aber es bringt unheimlich positive Resultate. Wir haben uns viel damit auseinandergesetzt und einiges erfolgreich umgesetzt. Das steigert das Verständnis für weitere Prozesse.“



„Mitbeteiligung erlebe ich so, dass meist wenige engagierte Bürger aktiv mitarbeiten, weil sie in irgendeiner Form vom jeweiligen Projekt betroffen sind. Weniger oder nicht Betroffene verhalten sich meist eher passiv und artikulieren sich nicht, speziell auch dann, wenn sie von den Projekten positiv betroffen sind und damit Verbesserungen entstehen. D.h. ein positives Feedback bezüglich Verkehrsmaßnahmen oder Projekten ist eher die Ausnahme. Aus diesem Grund kann auch angenommen werden, dass Projekte mit geringem Feedback vorwiegend als positiv empfunden werden.“

„Also wir machen Projekte, die partizipativ sind. Die Jugend-Umwelt-Tage werden von uns fast zur Gänze unterstützt. Hier kommen viele Jugendliche

zusammen, lernen sich kennen und lernen was über Umwelt. Das macht JUNE.“

„Wir sind hier sehr eingeschränkt. Es gibt einzelne Projekte wie „Nachhaltig kreativ“ oder die „Jugend-Umwelt-Tage“ oder verschiedene Schulquiz und Projekte, bei denen Jugendliche die Möglichkeit haben, sich auszudrücken. Diese sind wichtig.“



„Tun wir schon. Wir haben eine Mobilitätsberatung in der Schule, ein Rahmen, den wir regelmäßig wahrnehmen und das zeigt auch eine gewisse Wirkung. Eine entscheidende Sache sind die Eltern. Das ist sehr wichtig. Es ist oft entsetzlich, was diese vorleben. Die Eltern sollten auch erwischt werden. Die Jugendarbeit tut viel für das soziale Umfeld der Jugendlichen, aber in der Freizeitgestaltung wäre es wichtig, dass sich Jugendliche frei bewegen können. Der Umweltbereich wäre hier auch wichtig.“

„Das spiel ich eh schon, wir geben support zur Entwicklung von Projekten und Qualitätskriterien. Wir versuchen auch auf ministerieller Ebene Experimente mit Jugendbeteiligung. Auch promoten wir Jugendbeteiligung bei anderen Abteilungen, wir geben finanzielle Förderungen für Vereine und Projekte.“

„Wichtig ist, dass sich das Bewusstsein für Jugendbeteiligung entwickeln muss und wenn wir könnten, würden wir auch mehr Budget zur Verfügung stellen. Aber wir versuchen auch mit dem Budget so viel wie möglich zu machen. Ansonsten weiter wie bisher.“

„Wenn Interesse für ein Jugendbeteiligungsprojekt signalisiert werden würde von einem Auftraggeber mit klaren Strukturen, Zielvorgaben und wo die Arbeitsbedingungen stimmen, dann finden sich sicher genügend junge Leute, die sich engagieren. Auch im Schulbereich wären Lehrer, die mitmachen würden.“

„Wir haben die Jugendlichen, wir haben Strukturen und Kontakte und wenn wir den Nutzen darin sehen, kann das für Jugendbeteiligungsprojekte genutzt werden. Wir versenden auch gerne Informationen und sind gerne bereit zu unterstützen.“

„Wir bieten eben die Möglichkeit für Jugendliche, sich zu beteiligen und versuchen das auch so professionell wie möglich zu begleiten und zu betreuen. Es ist zwar zur Zeit in aller Munde und schon etwas abgedroschen, aber trotzdem die Jugendlichen in diese Richtung zu motivieren und zu aktivieren, sich zu beteiligen und die Stimme zu erheben und vor allem auch Möglichkeiten aufzuzeigen, wie das möglich ist, versuche ich auch in meiner Rolle. Möglichkeiten aufzuzeigen, wie man sich beteiligen kann. Ob das jetzt in der Zeitung ist, wenn man einen Leserbrief schreibt oder einfach mal einen Artikel verfasst oder online-Medien nutzt, bei Projekten mitarbeitet die es gibt, selbst eine Initiative oder ein Projekt startet. Mit meinem Job in meiner Rolle geb ich, glaube ich, den Raum für den Gewinn von Handlungskompetenz.“

„Ich suche in meiner Arbeit immer wieder nach vielen Leuten, Studenten, die sich an Projekten beteiligen, nicht nur in der Theorie, sondern auch in der Praxis. Die müssen die Zusammenarbeit mit den Jugendlichen erfahren durch „Leib und Seele“. Sie lernen Prozesse zu moderieren. Ich arbeite

auf der strategischen, praktischen und reflexiven Ebene, das ist meine Funktion. Es ist wichtig zu erkennen, dass alle Ebenen wichtig sind. Es braucht „long-term Player“. Bei den Jugendarbeitern ist es oft so, dass die nur bis zu 4 Jahre arbeiten und dann sind sie wieder weg. Man müsste einen Startdiskurs betreiben und einen Breitendiskurs.“

„Gut war, dass es tatsächlich 1 Jahr gedauert hat. Die gute Info am Anfang, die Betreuerin war zwar nicht oft da, aber man konnte sie jederzeit anrufen und dass am Schluss die Ergebnisse zusammengefasst wurden, mit Fragebogen usw.“

„Es hat mir alles gut gefallen. Man würde sich viel mehr solcher Projekte in der Schule wünschen, so nachhaltige und langfristige Sachen und nicht nur etwas, wo man ganz schnell mittun muss und dann nicht einmal eine Rückmeldung erhält. Wasserwege haben ja auch mit Verkehr zu tun. Da war ein Wettbewerb, wo man eine Schiffsreise gewinnen konnte und einen Flug nach Spanien zur Wasserausstellung. Wir haben zwar nichts gewonnen, aber einen persönlichen – nicht als Serienbrief – verschickten Brief bekommen, mit unseren Fakten und Begründung. Nicht nur ein einfaches „Danke für die Teilnahme“. Das war für uns eher angenehm und wir wissen, es ist beachtet worden. Es gibt für uns Schulen oft so viele Ausschreibungen. Da strengt man sich an und dann ist es weg. Da mach ich nicht mehr mit. Schulisches Mobilitätsmanagement war ein gutes Projekt. Also, ich werde die Angebote annehmen und wieder wo mittun, aber auch schauen, dass meine Energie und Zeitressourcen nicht verschwendet werden.“

„Das ist jetzt schwierig, weil ich ja noch nicht weiß, wie meine zukünftige Arbeit ist.“

„Weiterarbeiten wie bisher.“

„Ja, wir haben ja versucht ein Projekt mit Jugendlichen und Landschaftsarchitekten aufzustellen, wo sogar eine Kunstprofessorin beteiligt werden sollte, die mit den Jugendlichen auch künstlerisch et



was gestalten wollte. Das ist leider nicht bewilligt worden. Aber wir könnten versuchen, das doch noch zu realisieren und versuchen, mit unserem Vorhaben auf Resonanz zu stoßen bei den Fördermittelgebern.“

„Alpine Awareness konnte einen kleinen Beitrag leisten. Ja, ich arbeite ja schon und werde in diesem Sinne weiterarbeiten.“

Insgesamt war die vorherrschende Meinung der ExpertInnen, dass Jugendpartizipationsverfahren im Sektor „Verkehr & Mobilität“ ein Schattendasein führen. Dennoch konnten zumindest eine Hand voll erfolgreicher Jugendbeteiligungsprojekte im Bereich „Verkehr & Mobilität“ identifiziert werden, wobei es hier 2 Unterscheidungsmöglichkeiten gibt. Das eine sind BürgerInnenbeteiligungsprojekte, bei denen alle Bevölkerungsgruppen angesprochen werden, darunter auch Jugendliche, das andere sind Projekte im Bereich der Umwelt- und Bewusstseinsbildung.

3.12. Fallbeispiele für Jugendbeteiligung aus den ExpertInneninterviews

Fragestellung:

Kennen Sie erfolgreiche Jugendbeteiligungsverfahren im Bereich „Verkehr & Mobilität“?

Kurzfassung: Ergebnisse – ExpertInneninterview

5 „echte“ Jugendbeteiligungsprojekte im Bereich „Verkehr & Mobilität“ wurden genannt: „Landesverkehrskonzept Vorarlberg“, „Nightrunner“ im Pongau, „KlassensprecherInnenentreffen in Dornbirn“, EU-Projekt „Alpine Awareness“, klima:aktiv mobil Beratungsprogramm „Mobilitätsmanagement für Schulen und Jugend“, Beteiligungsprojekte bei denen auch Jugendliche integriert waren, wie z.B. „Gender Mainstreaming in Mariahilf, Wien“ und dazu noch eine Reihe von Umweltbildungsprojekten wie „walking bus“, „spielerisch Besonderheiten des öffentlichen Verkehrs kennenlernen“ etc.

3.12. Fallbeispiele für Jugendbeteiligung (Detailauswertung)

Allgemeine BürgerInnenbeteiligungsprojekte, auch mit Integration von Jugendlichen

3.12.1. Landesverkehrskonzept Vorarlberg

„Früher war die Verkehrsplanung primär an Straßenbauprojekten orientiert. Zum Beispiel wurde die Lösungsfindung für eine Verbindung Österreich-Schweiz nur auf eine Straße, die sogenannte S18, reduziert. Bereits vor mehr als 30 Jahren hat man erkannt, wie nötig es ist, die Gebiete zwischen Bregenz und der Schweizer Grenze zu entlasten. Fokussiert hat sich im Laufe der Zeit eine Schnellstraße (S 18), die eine Verbindung zwischen den beiden Autobahnen ermöglicht hätte. Am Schluss der jahrelangen Planung, aber auch der massiven politischen Streitigkeiten sowie der Auseinandersetzungen in der Presse und in der Öffentlichkeit, entschied Mitte 2006 der österreichische Verfassungsgerichtshof, dass die S 18 in dieser Form nicht gebaut werden darf. Vorausschauend für eine neue Planungskultur wurde im Landesverkehrskonzept Anfang 2006 für diesen Fall festgelegt, dass ein konsensorientiertes Planungsverfahren gestartet werden soll. In diesem großangelegten partizipativen Verfahren suchen nun alle Beteiligten gemeinsam nach einer Lösung. Mit dabei sind die Verwaltungen, die Parteien, die Umwelt- und Wirtschaftsverbände sowie Vertreter aus der Bevölkerung und den Gemeinden. Auch die angrenzenden Schweizer Gemeinden und der Kanton St. Gallen sind ins Verfahren mit einbezogen. Neben den Varianten im Straßennetz werden gleichwertig Alternativen wie eine neue Ringstraßenbahn, Regionalbahn, Busverbesserungen, Taktzeitverdichtungen usw. untersucht – es geht um eine Mobilitätslösung. Dieses offene Planungsverfahren ist ein intensiver Prozess, der sich sicher rentiert. Bis zum Abschluss des Planungsprozesses Anfang 2010 werden auch Jugendliche integriert sein. Laut Landesverkehrskonzept soll bei Verkehrsprojekten von überregionaler und regionaler Bedeu-

tung eine kooperative Planung sicherstellen, dass die verkehrs- und umweltpolitischen Ziele sowie die regionalen Interessen berücksichtigt werden. In diesem Sinne stellt das beschriebene Projekt ein Pilotprojekt zur Präzisierung der zukünftigen Planungsphilosophie dar.“

3.12.2. Pilotprojekt: „Open Space“ mit Jugendlichen im Rahmen der Entwicklung des Landesverkehrskonzeptes Vorarlberg

„Wir haben im Verkehrskonzept versucht, die Ideen der Jugendlichen in Form eines Open Space einzubeziehen. Geblieben sind gemischte Gefühle. Einerseits waren alle, die mitgetan haben, sehr begeistert. Die Jugendlichen wurden auch nach dem Open Space in das Verfahren zum Landesverkehrskonzept eingebunden. Ihr Bericht vor dem Lenkungsausschuss über ihre Vorschläge hat das Verfahren erfrischt und brachte auf beiden Seiten neue Sichtweisen. Andererseits blieb die Unterstützung der Lehrer und Direktoren in den Vorarlberger Schulen trotz Motivation durch den Landesschulrat – teilnehmende Schüler hatten ausdrücklich schulfrei – aus. Die Anzahl der Teilnehmer war daher leider gering.“

3.12.3. Pilotprojekt: „Gender Mainstreaming in Mariahilf, Wien“

„Vom Hörensagen kenne ich einige. Aber das sind allgemeine Partizipationsverfahren. Ich halte es nicht für sinnvoll, nur eine Bevölkerungsgruppe einzubeziehen. Das Projekt, das ich kenne, wurde im 5. Bezirk in Wien durchgeführt. Da ist es um Genderfragen gegangen. Es ist ein starker Bezug zur lokalen Planung mit Fokusgruppen passiert, da ist die Meinung der Bevölkerung stärker eingeflossen. Das ist ein richtiger Ansatz, aber wichtig ist, dass die gesamte Bevölkerung repräsentativ vertreten ist, also nicht nur die Jugendlichen allein. Aber wenn Partizipationsprozesse durchgeführt werden, ist das eh meist der Fall. (...) Wenn

man sich aber entscheidet, die Bevölkerung aktiv einzubeziehen, sollten auch die Jugendlichen einbezogen werden.“

Darüber hinaus wurden Projekte genannt, die speziell auf die Beteiligung von Jugendlichen abgestimmt sind und wo die Jugendlichen auch die Themenauswahl mitbestimmen können. Hier wurden nicht sehr viele Beispiele genannt, jedoch zeichnen sich diese durch eine besondere Qualität aus.

Spezielle Jugendbeteiligungsprojekte im Bereich „Verkehr & Mobilität“

3.12.4. Partizipationsprojekt in Pongau: „Nightrunner“

„Ja, in Pongau gibt es z.B. ein Partizipationsprojekt „Nightrunner“. Das mit den Nachtbussen ist sehr erfolgreich und bringt eine Reihe von positiven Ergebnissen. Es gab auch immer wieder Runden mit den Verkehrsplaner und Verkehrsbetrieben für die Fahrkarten im Sommer. Jetzt müssen die Jugendlichen ein bisschen weniger bezahlen. Ja, das funktioniert gut, weil hier die Institutionalisierung ein Vorteil ist.“

3.12.5. Kontinuierliches Projekt: „KlassensprecherInnentreffen in Dornbirn“

„Ja, beim Klassensprechertreffen (durchgeführt vom Verein „Jugendbeteiligung“) sind alle Schulen von Dornbirn eingebunden und die Klassensprecher treffen sich. Sie geben die Themen vor. Das Klassensprechertreffen findet kontinuierlich 2x im Jahr statt. Beteiligen kann sich jeder. Die Klassensprecher treten im Rathaus zusammen, bei der Präsentation sind Fachbeamte und -experten dabei. Am Freitagnachmittag wird die Möglichkeit von Arbeitsgruppentreffen angeboten, aber hier sind leider nur ganz wenige Jugendliche gekommen. Bei den Klassensprechertreffen bekommen die Schüler schulfrei, für die Nachmittagsarbeit wird nichts angeboten.“

3.12.6. EU-Pilotprojekt: „Alpine Awareness“

„Persönlich habe ich bei keinem Projekt mitgearbeitet, aber ich glaube, im Kinder-Umwelt-Aktionsplan sind einige Beispiele drinnen, zum Beispiel „Alpine Awareness“, wo es eben um die Mobilitätsbedürfnisse oder eben auch darum gegangen ist, den Mobilitätsgedanken an Jugendliche heranzutragen und wo ich glaube eine hohe Beteiligung von Jugendlichen war.“

3.12.7. klima:aktiv mobil Beratungsprogramm „Mobilitätsmanagement für Schulen und Jugend“

„Also ich kenne hauptsächlich die Projekte, die im Rahmen von klima:aktiv mobil gemacht werden und den Pilotschulen, wo ja genau das unterstützt wird. Aber das sind Pilotprojekte, wo sich die Lehrer mit den Schülern gemeinsam bemühen, etwas zu machen. Ziel sollte sein, dass sich jede Schule mit der Mobilität von Lehrern und Schülern beschäftigt.“

„Außer unserem Mobilitätsmanagement für Schulen und Jugend kenne ich sonst nichts, vor allem keine erfolgreichen.“

„Ja, die HTL Mödling hat Abstellplätze errichtet, die haben das gemeinsam mit verschiedenen Organisationen gemacht und haben Leihräder bekommen, mit denen die Schüler vom Bahnhof zur Schule fahren können. (...) In den Kindergärten haben sie „zu Fuß-Taxis“ eingerichtet. Sonst fällt mir allerdings nichts ein.“

Weiters wurden noch Lokale Agenda 21, Regionalentwicklung u.a. angesprochen. Hier konnte jedoch niemand ein konkretes Projekt zu Verkehr nennen, obwohl das Thema sicher in irgendeiner Form eingebunden sein wird.

„Es gibt Spezialgebiete, wie die Regionalentwicklung und die Gemeindeentwicklung, da geht es um alles mögliche, auch um Verkehr, aber vor

allem um Jugendräume, wie Skaterplätze. Hier ist automatisch der Verkehr dabei, aber aktiv beteiligt sich niemand von der Verkehrsplanung, das Thema „Jugendliche“ ist nicht stark verbreitet.“

„Wir haben Projekte, wo es um nachhaltige Gestaltung des Lebensraums geht.“

„Ja, „Alpine Awareness“ und Lokale Agenda 21-Projekte. Ja, einiges ist möglich, gerade bei den lokalen Agenda 21-Projekten bewegt sich einiges. Ja, üblich ist die Bürgerbeteiligung in unserem Land überhaupt nicht, aber in einigen Projekten wird schon mit der Bevölkerung und auch Jugendlichen diskutiert und es werden auch konkrete Projekte umgesetzt. Da verändert sich was. Die Politiker wollen das nicht, aber die Bevölkerung. Und es gibt neue Politiker, die jünger sind, die sind gegenüber der Nachhaltigen Entwicklung und diesen Themen mehr aufgeschlossen.“

Bei der Frage nach erfolgreichen Jugendbeteiligungsprojekten im Bereich „Verkehr & Mobilität“ zeigte sich das generelle Problem der Vermischung der beiden an sich unterschiedlichen pädagogischen Zugänge – „Umweltbildung“ oder „Jugendbeteiligung“ – die auch in der Öffentlichkeit immer wieder zu beobachten ist. Hier müsste am Beginn eines Projektes eine klare Zieldefinition vorangestellt werden, die genau klärt, was mit dem Projekt erreicht werden sollte. Handelt es sich um Bewusstseinsbildung oder tatsächlich um Beteiligung?

Die ExpertInnen mit pädagogischen Erfahrungen unterschieden die beiden Begriffe sehr klar.

„Ich bin gemeinsam mit einem anderen Ministerium für einen Förderfonds zuständig. Da gibt es schon oft Projekte, die immer wieder mit Mobilität zu tun haben, aber das ist eher im Bildungsbereich, wo man Wissen weitergeben möchte und nicht im Partizipationsbereich.“

Als Projekte, die eher der „Umweltbildung“ zuzuordnen sind, wurden folgende genannt:

3.12.8. „walking bus“ und ähnliche Schulwegprojekte

„Ja, ich kenne von den Franzosen und Engländern den „walking bus“. (...) Die Projekte helfen Jugendlichen ohne Erwachsene mobil zu sein. Ja, und dann natürlich „Alpine Awareness“. Aber das sind alles Pilotprojekte und kein Mainstream, die Projekte führen ein Schattendasein.“

3.12.9. Sicherheit in öffentlichen Verkehrsmitteln

„Viele Busunternehmer behandeln in unserem Land das Thema „Sicherheit in öffentlichen Verkehrsmitteln“. Wir haben hier das Glück, dass unser Verkehrsunternehmen und die Stadt sehr aufgeschlossen sind, wir müssen in diese Richtung gehen. Das ist wichtig und auch andere Politiker sind hier dieser Meinung.“

3.12.10. Spielerisch die Besonderheiten des Öffentlichen Verkehrs kennenlernen

„Durch Wettbewerbe und diverse Spiele unter Verwendung öffentlicher Verkehrsmittel können Kindern und Jugendlichen die Besonderheiten des jeweiligen Öffentlichen Verkehrsmittels nahegebracht werden. Beispielsweise wird dabei das Lesen von Fahr- und Linienplänen geschult. Auch das korrekte Bedienen der Haltetaste, Haltegriffe und Haltestangen sowie der Fahrscheinautomaten sind ein Thema. Dadurch erlernen Kinder spielerisch die jeweils geltenden Fahrpreise, die notwendigen Münzen bzw. ob und welche Geldscheine verwendet werden können. Auch dienen derartige Aktionen dazu, dass sich Kinder in der Stadt orientieren lernen, die nächstgelegene Haltestelle bzw. den Umsteigeknoten aufsuchen können. Hemmschwellen zur Benutzung des Öffentlichen Verkehrs werden abgebaut. Mitunter entsteht auch eine gewisse Sensibilisierung in Bezug auf ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten und eine Kundenbindung an den Öffentlichen Verkehr bzw. eine Identifikation mit den örtlichen Verkehrsbetrieben.“

4. Tabellarische Kurzfassung: JUGEND-STIL in die Verkehrsplanung

Kurzübersicht:

Eckdaten	19 Leitfadeninterviews mit ExpertInnen aus den Bereichen Verkehr, Umwelt und Jugend, 3 Fokusgruppen mit 27 Jugendlichen nach den Grundsätzen „Participatory Research“ und „Grounded Theory“, die Auswahl der ExpertInnen und FokusgruppenteilnehmerInnen erfolgte nach dem Prinzip des „theoretischen Sampling“.
Datenlage über Jugendmobilität	Keine bundesweiten aktuellen systematisch quantifizierbaren Daten zur Mobilität von Jugendlichen, außer Ausbildungswege der Kinder und Jugendlichen im Auftrag des BMLFUW im Rahmen der Broschüre „Gesunde Umwelt für unsere Kinder“, Jugendliche sind integriert in diversen Mobilitätserhebungen, wie z.B. bundesweite Haushaltsbefragung 1995 (aktualisiert 2007), Länderverkehrskonzepte (z.B. OÖ, NÖ, Vorarlberg), Daten auch von Projekten zum „Mobilitätsmanagement in Schulen und Jugend“ bekannt, alle Sektoren kennen Trends entweder aus Untersuchungen oder persönlichen Erfahrungen mit Jugendlichen.
<i>Aus Sicht der Jugendlichen:</i>	Die Mehrheit der befragten Jugendlichen legt ihre Wege zur und von der Schule mit öffentlichen Verkehrsmitteln bzw. mit dem Schulbus zurück (59 %), 19 % kommen mit dem Auto und 9 % mit Mopeds und ebenso viele gehen zu Fuß (9 %) oder fahren mit dem Fahrrad (3 %).
Mobilitätsmöglichkeiten für Jugendliche	Jugendliche können in der Stadt eher eigenständig mobil sein als am Land. Keiner der Befragten war der Meinung, dass ausreichende Mobilitätsmöglichkeiten für Jugendliche in den Regionen bestehen, ein positiver Trend in Hinblick auf bessere ÖV-Anbindungen wurde in Vorarlberg geortet, in Bezug auf die Einführung von Discobussen und Nightlines auch in anderen Bundesländern. Obwohl bedarfsgesteuerter öffentlicher Verkehr gut angenommen wird, ist eine flächendeckende Umsetzung schwierig.
<i>Aus Sicht der Jugendlichen:</i>	Hier wurde übereinstimmend mit den ExpertInnen festgestellt, dass das öffentliche Verkehrsmittel am Land keine Alternative zum Auto bietet. Allerdings konnte auch beobachtet werden, dass hier die (umweltbewusste) Einstellung eine wichtige Rolle für das Mobilitätsverhalten spielt. Während der Zeit des Kindseins sind die Jugendlichen noch bereit, durchaus längere Wartezeiten und ein langsames Fortkommen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln in Kauf zu nehmen. Dann ändert sich das Mobilitätsverhalten der Jugendlichen mit der Möglichkeit des Moped- bzw. Führerscheinerwerbs unterschiedlich. Während bei Jugendlichen mit viel Umweltbildung in der Familie und Schule das eigene Verhalten stärker reflektiert wird und die Möglichkeit zur Nutzung der Alternativen zum Auto offen bleibt, steigen andere Jugendliche, denen die Problematik nicht so bewusst ist, unreflektiert – quasi als Selbstverständlichkeit – auf das Auto als einziges Verkehrsmittel um. Sie verhalten sich dann als typische erwachsene AutofahrerInnen mit dem Ziel des raschen ungehinderten Vorwärtkommens. Andere Verkehrsmittel spielen kaum mehr eine Rolle.

<p>Mitbestimmungsmöglichkeiten für Jugendliche</p>	<p>Differenzen zwischen den Sektoren gab es beim Verständnis des Begriffes „Mitbestimmung“. Der Begriff wurde unterschiedlich interpretiert. Das reichte vom einfachen Kontakt mit Jugendlichen bis zu einem methodisch aufbereiteten, längerfristigen Mitbestimmungsprozess inkl. einer entsprechenden Haltung („Jugend-Stil“). Mit Ausnahme der westlichen Bundesländer gibt es in Österreich kaum eine (Jugend-)Beteiligungskultur und Mitbestimmung wird dann am ehesten umgesetzt, wenn es von NGOs, von den Jugendlichen selbst oder von engagierten LehrerInnen eingefordert wird. Eine Ausnahme bildet das BMLFUW, das im Rahmen des CEHAPes und des klima:aktiv mobil Beratungsprogramms „Mobilitätsmanagement für Schulen und Jugend“ proaktiv zur Jugendbeteiligung beiträgt.</p>
<p><i>Aus Sicht der Jugendlichen:</i></p>	<p>Die Mehrheit der Jugendlichen wurden noch nie von den Erwachsenen eingeladen, sich an Verkehrsplanungsprozessen zu beteiligen. Manchmal entwickelte sich Beteiligung, um Missstände aus Sicht der Jugendlichen zu beheben. Die Gruppe der besonders umweltsensiblen Jugendlichen würde sich auch in ihrer Freizeit gerne beteiligen, wenn sie Möglichkeiten dafür hätte.</p>
<p>Barrieren von Jugendbeteiligung</p>	<p><u>in den Sektoren:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • generell: formalrechtlich ist BürgerInnenbeteiligung in Planungsprozessen kaum vorgesehen • generell: stark politische Planungskultur, kaum fachliche Bewertungsverfahren und Kosten-Nutzen-Analysen • generell: mangelnde Beteiligungskultur in Österreich, es wird eher der Aufwand wahrgenommen als der Nutzen • fehlende „soft-skills“ im Umgang mit jungen Menschen und kaum Synergienutzung mit anderen Sektoren • Notwendigkeit der TechnikerInnen zur sachlichen Darstellung von subjektiven Wahrnehmungen der Bevölkerung • zusätzlicher Kosten- und Zeitaufwand, der am Beginn des Projektes berücksichtigt werden muss <p><u>bei den Jugendlichen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Uninformiertheit • mangelndes Bewusstsein und Fachwissen über Umweltauswirkungen • oft eigener Nutzen im Vordergrund und nicht Gemeinwohl; Jugendliche glauben, dass es nichts bringt, sich zu beteiligen • mangelnde Zeitressourcen • Thema zu wenig attraktiv für Jugendliche, kein Interesse <p><u>in der Schule:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • neben Fachunterricht hoher Zeitaufwand notwendig • Zusammenarbeit mit KollegInnen oft schwierig

<p><i>Aus Sicht der Jugendlichen:</i></p>	<p>Jugendliche haben einerseits das Gefühl, nicht gefragt zu sein und andererseits wollen sie ihre Freizeit für die Allgemeinheit nur unter bestimmten Bedingungen für Mitbestimmungsprozesse nutzen (z.B. Wertschätzung über Bezahlung oder ein Essen). Einige glauben, dass es nichts bringt, wenn sie sich einbringen und dass die Themen uninteressant sind.</p>
<p>Voraussetzungen für Jugendpartizipation</p>	<p><u>Erwachsene:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Positive Einstellung zur Jugendbeteiligungskultur, Erkennen und Sichtbarmachen des nachhaltigen Nutzens von Beteiligung • Bewusstsein für die Notwendigkeit der Einbeziehung von ExpertInnen aus den Sektoren „Jugendarbeit“ bzw. „Umweltbildung und Beteiligung“ in die Verkehrspolitik und -planung • Offenheit für einen neuen Stil im zwischenmenschlichen Umgang („Jugend-Stil“) seitens der Erwachsenen • Transparenter Prozessverlauf • Pädagogisches Konzept mit klaren Zielsetzungen und gute Organisation • Beteiligungsprozesse verbindlich gestalten; Jugendlichen anbieten, Verantwortung zu tragen • Zeit- und Geldressourcen für Beteiligungsprozesse vorsehen <p><u>Jugendliche:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Entsprechende Motivation und persönliche Betroffenheit der Jugendlichen • Ausreichende Informationen, Umweltbildung und Bewusstsein seitens der Jugendlichen
<p><i>Aus Sicht der Jugendlichen:</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Alle Jugendlichen stimmten überein, dass Beteiligungsprozesse dann für sie am interessantesten wären, wenn diese in der Schule passieren und wenn sie dafür als Wertschätzung einen kleinen Geldbetrag oder eine Einladung zum Essen bekommen würden. • Die Information sollte didaktisch-methodisch aufbereitet und jugendgerecht vermittelt werden, die Jugendlichen wollen ernstgenommen werden. • Der Beteiligungsprozess soll klare Ziele und eine gute Organisationsstruktur haben.
<p>Schnittstellen „Umweltbildung“ und „Jugendbeteiligung“</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Umweltbildung = Information und Bewusstseinsbildung, Vorstufe zur Jugendbeteiligung • Jugendbeteiligung = Hinhören auf Bedürfnisse der Jugendlichen mit dem Ziel der Einbindung und Umsetzung konkreter Maßnahmen

<p><i>Aus Sicht der Jugendlichen:</i></p>	<p>Generell ist den Jugendlichen „Gesundheit und Umwelt“ ein Anliegen. Je mehr Umweltbildung die Jugendlichen in den Schulen und Familien haben, desto höher ist das Interesse am Thema und die Bereitschaft zur Beteiligung an Projekten. Positive Erfahrungen können diese Bereitschaft noch unterstützen, während negative Erfahrungen zum völligen Rückzug führen können. Die Jugendlichen stimmen mit den befragten Erwachsenen dahingehend überein, dass Umweltbildung eine Vorstufe der Jugendbeteiligung ist, wo es um die konkrete Umsetzung von Projekten geht.</p>
<p>Bildungsansätze und Methoden</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Bildungsansätze und Methoden sind verständlicherweise im Sektor „Verkehr & Mobilität“ wenig bekannt, hier wurden folgende Methoden genannt: Befragungen, Fokusgruppen, Open Space. • Den ExpertInnen aus dem Jugend- und dem Umweltbereich sind sehr viele unterschiedliche Methoden bekannt, wobei hier die Anmerkung gemacht wurde, dass Methode allein für professionelles Arbeiten zu wenig ist, es müsste die Haltung und die Beziehungsebene berücksichtigt werden.
<p>Jugendbeteiligung bringt Qualitätsverbesserung durch:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • effizienteren Projektverlauf • neue Lösungschancen durch vielseitigere Problemsicht-Perspektiven • bessere Projektergebnisse durch Einbeziehung von AlltagsexpertInnen • neue inhaltliche Prioritätensetzung in der Verkehrsplanung • Kundenbindung der Jugendlichen, Steigerung einer nachhaltigen Kundenzufriedenheit • intersektoralen Austausch • generell: Horizonterweiterung durch neue Erfahrungen und Erkenntnisse
<p>Forcierung von Jugendbeteiligung durch:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sensibilisierung für eine stärkere Beteiligungskultur in der Verkehrspolitik und -planung und Sichtbarmachen des Nutzens von Jugendbeteiligung • Schaffung von gesetzlichen Rahmenbedingungen • Umweltbildungsarbeit in Jugendorganisationen und Schulen und bei MultiplikatorInnen • mehr JugendarbeiterInnen in die Verkehrsplanung und Verstärkung der intersektoralen Zusammenarbeit • Aufzeigen von Erfolgsgeschichten und vermehrt Öffentlichkeitsarbeit durch Evaluierung des Prozessverlaufs und Aufzeigen des Nutzens der Jugendbeteiligung • Qualifizierung von Jugendorganisationen als Lobby für eine eigenständige Mobilität von Jugendlichen • zur Verfügung stellen von Zeit- und Geldressourcen

<p>These 1: Jugendbeteiligung bringt höchstmöglichen Konsens und die Sicherheit der Mobilität, die für die Entwicklung des Landes und für die Lebensqualität der Betroffenen notwendig ist.</p>	<p>13 Befragte stimmen zu 6 Befragte stimmen zu, aber unter gewissen Bedingungen</p>
<p>These 2: Intersektorale Zusammenarbeit verbessert die Qualität der Ergebnisse.</p>	<p>10 Befragte stimmen zu 9 Befragte stimmen zu, aber unter gewissen Bedingungen</p>
<p>These 3: Umweltbildung kann zu einem bewussteren Umgang mit dem Auto führen.</p>	<p>7 Befragte stimmen zu 12 Befragte stimmen zu, aber unter gewissen Bedingungen</p>
<p>These 4: Jugendbeteiligung fördert den Dialog und das Vertrauen der Jugendlichen zu Politik und Verwaltung und das Demokratieverständnis.</p>	<p>6 Befragte stimmen zu 13 Befragte stimmen zu, aber unter gewissen Bedingungen</p>
<p>Verbesserungen im persönlichen Arbeitsfeld</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Austausch Verwaltung - Schule (z.B. wie Kinderuni), verstärkte Integration der Eltern • Jugendbeteiligung soll Selbstverständnis bekommen, Jugendliche sollen die Möglichkeit bekommen, sich mehr einzubringen • Förderung von Jugendbeteiligungsprojekten und der Entwicklung von Qualitätskriterien • Experimente mit Jugendbeteiligung auf ministerieller Ebene • auch mit kleinem Budget viele Projekte machen • Suche nach long-term Playern und Auftraggeber mit klaren Strukturen, Zielvorgaben und Arbeitsbedingungen die stimmen, überzeugen • Strukturen und Kontakte zur Verfügung stellen für Jugendbeteiligungsprojekte • Einbeziehung des Umweltthemas in den Freizeitbereich der Jugend
<p>Fallbeispiele aus den ExpertInneninterviews</p>	<p>„Landesverkehrskonzept Vorarlberg“, „Nightrunner“ im Pongau, „Klassensprecher/innentreffen in Dornbirn“, „Alpine Awareness“, klima:aktiv mobil Beratungsprogramm „Mobilitätsmanagement für Schulen und Jugend“, Beteiligungsprojekte, bei denen auch Jugendliche integriert waren, wie z.B. „Gender Mainstreaming in Mariahilf Wien“ und Umweltbildungsprojekte (z.B. walking bus, ÖV spielerisch kennenlernen etc.)</p>

5. Resümee und Schlussfolgerungen

Ausgehend von dem gemeinsamen Ziel des Wohlergehens der Jugendlichen und der Entwicklung eines nachhaltigen Umwelt- und Demokratieverständnisses sowie der Verbesserung der Planungsqualität in Hinblick auf eine stärkere BürgerInnenbeteiligung hat diese Studie ergeben, dass sowohl Umweltbildung und Jugendarbeit als auch Jugendbeteiligung in Verkehrsplanungsprozessen zukünftig eine wichtige Rolle spielen sollten.

Unter der Bedingung, dass die richtigen Voraussetzungen gegeben sind, waren sich die befragten ExpertInnen einig, dass Jugendbeteiligung zur Verbesserung der Kommunikation, aber auch von konkreten Planungsprozessen beitragen kann. Der Wunsch nach Zusammenarbeit und Austausch mit anderen Sektoren war bei allen ExpertInnen spürbar – allerdings mit etwas Vorsicht – ist doch die Zusammenarbeit mit so unterschiedlichen Sektoren wie Umwelt, Jugend und Verkehrsplanung ein bisher eher unüblicher Arbeitsprozess.

Voraussetzungen

Um tatsächlich gemeinsam mit Jugendlichen innovative Ansätze entwickeln zu können oder aber auch Bestehendes auf Jugendfreundlichkeit zu überprüfen, braucht es die Bereitschaft der EntscheidungsträgerInnen, sich auf Neues einzulassen. Neue soziale und methodische Kompetenzen im Umgang des Miteinanders müssen entwickelt werden.

Durch Bewusstmachen des Gemeinsamen und des Unterschiedlichen kann so gegenseitiges Verständnis für unterschiedliche Wirkungsbereiche und Sichtweisen entstehen. Barrieren, die bisher Entwicklungsprozesse gehemmt und verzögert haben, sollen damit abgebaut und neue, nachhaltigere Lösungsansätze miteinander entwickelt werden. Beteiligungsprozesse sollten transparent und koordiniert verlaufen, mit einem klaren fachli-

chen und pädagogischen Konzept inklusive einer realistischen Zielsetzung.

Die Verbindlichkeit des Prozesses spielt bei den Jugendlichen eine wichtige Rolle. Es sollte ihnen auch angeboten werden, für gewisse Teile des Projektes Verantwortung zu übernehmen. Für einen kontinuierlichen und verlässlichen Ablauf sollten genügend Ressourcen zur Verfügung stehen.

Die Rolle der Umweltbildung und Jugendarbeit

Die ExpertInnen stimmten mit den befragten Jugendlichen einhellig dahingehend überein, dass es auch wichtig ist, quasi als Vorstufe zur Jugendbeteiligung Jugendliche durch Umweltbildung ausreichend zu informieren, zu qualifizieren und ein entsprechendes Problembewusstsein zu wecken. Damit soll ein Beitrag geleistet werden, längerfristig eine Verhaltensänderung bei den Jugendlichen selbst zu erzielen. 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. Da in der Umweltbildung immer wieder auch eine Haltung und Werte vermittelt werden, sollten diese bewusst bedacht und offen angesprochen werden. Soweit möglich ist darauf zu achten, dass Manipulationen und „Alibi-Aktionen“ mit Jugendlichen vermieden werden. Vielmehr wird der Beteiligungsprozess gestärkt, wenn Jugendliche ausreichend informiert sind und ein entsprechendes Problembewusstsein vorhanden ist. Wenn machbar, sollte den Jugendlichen auch die Umsetzung ihrer Ideen angeboten werden. Weiters ist es ratsam, die in der Umweltbildung entwickelten pädagogischen Methoden auch in konkrete Verkehrsplanungsprozesse einfließen zu lassen, da diese insgesamt zu einer Demokratisierung des Prozesses beitragen können.

Die Rolle der Jugendbeteiligung in der Verkehrsplanung

Die Jugendlichen erleben den Bereich „Verkehr & Mobilität“ als einen Bereich, der vorwiegend von Erwachsenen gestaltet wird. Sie erkennen wenig Chancen, dabei mitwirken zu können. Viele der befragten Jugendlichen fühlen sich in ihrer eigenständigen Mobilität vor allem in ländlichen Regionen durch zu wenige öffentliche Verkehrsangebote eingeschränkt, was auch von den erwachsenen ExpertInnen so gesehen wird. Viele der Jugendlichen sind der Meinung, dass sie diese Tatsache einfach akzeptieren und die Zeit überstehen müssen, bis sie endlich selbst mit dem Auto unabhängig mobil sein können. Nur einige Jugendliche engagieren sich.

Beteiligung entsteht vor allem dann, wenn Jugendliche sich persönlich betroffen fühlen. Meistens geht es dabei darum, Missstände aufzuzeigen und verbessern zu wollen, wie z.B. eine gefährliche Kreuzung zu entschleunigen, bei der ein Jugendlicher verunfallt war. Jugendliche beklagen, dass ihnen seitens der EntscheidungsträgerInnen keine Möglichkeiten geboten werden, sich bereits im Vorfeld von Planungen aktiv zu beteiligen. Proaktive Möglichkeiten, bei denen Jugendliche von Erwachsenen gefragt wurden, ob sie sich an Entscheidungsfindungsprozessen beteiligen, hat fast niemand erlebt. Eine Ausnahme bilden hier das klima:aktiv mobil Programm „Mobilitätsmanagement für Schulen und Jugend“ des Lebensministeriums sowie die Aktivitäten rund um den Kinder-Umwelt-Gesundheits-Aktionsplan des BMLFUW und des BMGFJ.

Aus Sicht der Jugendlichen in den Fokusgruppen waren fast alle Jugendlichen bereit, sich unter gewissen Bedingungen zu beteiligen. Eine diese Bedingungen wäre z.B., dass Planungsprozesse und Projekte in der Schule stattfinden oder aber auch Beteiligung gegen ein kleines Entgelt. In den Stellungnahmen hat sich gezeigt, dass das früher übliche Engagement Jugendlicher, sich für gesell-

schaftspolitische Anliegen einzusetzen, nicht mehr so einfach gegeben ist. Die Freizeit der Jugendlichen, in der man tun und lassen kann, was man will, ist einigen Befragten sehr kostbar und sie würden sich hier nicht beteiligen.

Dagegen steht die Meinung anderer Jugendlicher, dass ihnen ja nie ein Angebot gemacht wird und wenn das der Fall wäre, würden sie sich sofort auch in ihrer Freizeit beteiligen.

Umgekehrt finden VerkehrsplanerInnen, dass Jugendliche zu wenig als Lobby vertreten sind, wie z.B. die AutofahrerInnen oder SeniorInnen, und man fast den Eindruck gewinnen könnte, dass den Jugendlichen eine unabhängige Mobilität im Umweltverbund ohne dem „Elterntaxi“ nicht wichtig wäre. Das sei auch ein Grund, warum ihre Bedürfnisse oft nicht wahrgenommen werden.

Zukünftige Handlungsfelder

Die Studie konnte sehr deutlich Defizite und Schwierigkeiten intersektoraler Zusammenarbeit aufzeigen. Die Ergebnisse dieser Arbeit bilden die Basis für einen im Rahmen des Beratungsprogramms klima:aktiv mobil produzierten, anwendungsorientierten Leitfadens zur klimafreundlichen Jugendmobilität, wo es vor allem um die Umsetzung von Jugendprojekten geht.

Im Zuge eines folgenden begleitenden Workshops im Jänner 2009 konnten diese Ergebnisse mit einigen InterviewpartnerInnen ergänzt werden, so dass zukünftige Handlungsfelder für alle AkteurInnen aufgezeigt werden können. Zum Beispiel könnte die außerschulische Jugendarbeit durch eine Art „Vermittlerposition“ dazu beitragen, dass Jugendliche in der Verkehrsplanung nicht nur restriktiv (z.B. als „Vandalen“ oder „Problemfälle“) wahrgenommen werden, sondern als Kunden des öffentlichen Verkehrs bzw. Fuß- und Radverkehrs, für die gemeinsam mit den Jugendlichen selbst entsprechende Angebote geschaffen werden. Jugendorganisationen könnten in der Öffentlichkeit

als Fürsprecher für die Anliegen Jugendlicher und als AnsprechpartnerInnen für Fragen der Jugendmobilität auftreten und so eine Koordinationsstelle zwischen Verkehrsplanung und Jugendlichen übernehmen. Um Jugendliche zur Mitarbeit zu bewegen, ist es wichtig, möglichst konkrete Beispiele zu bringen und dabei den „Fun- und Coolnessfaktor“ zu berücksichtigen. Die Entwicklung eines jugendgerechten Marketings inklusive ebensolcher Methoden sollte die Basis für diese Aktivitäten bilden.

Umweltbildung sehen die Jugendlichen ebenso wie die Erwachsenen als eine Vorstufe zur Jugendbeteiligung. Dieser Part könnte einerseits in Zusammenarbeit mit Schulen passieren oder aber auch, bei entsprechend vorhandenen Kompetenzen, von den Jugendorganisationen selbst übernommen werden.

Für die Umsetzung von Projekten braucht es lokale/regionale NetzwerkpartnerInnen als Ansprechpersonen sowie eine gute Vernetzungsstruktur. Durch gemeinsame Umsetzung partizipativer Prozesse mit Jugendlichen könnten die Verkehrsverantwortlichen einen neuen Zugang zu diesen bekommen, der auf einer Akzeptanz jugendlicher Lebensstile und Bedürfnisse beruht, und so einen neuen Stil in der Kommunikation kennenlernen. Umgekehrt würde dadurch mehr Verständnis von den Jugendlichen für die Vielfältigkeit und die Schwierigkeiten von Planungsprozessen der EntscheidungsträgerInnen geweckt werden. Damit ergibt sich darüber hinaus die Chance, bestehende Konfliktfelder mit Jugendlichen, wie z.B. der Umgang mit „schwierigen“ jungen Menschen in Nachtbussen oder Vandalismus, unter Einbeziehung von diesen gemeinsam zu lösen. Durch Kontakte mit der örtlichen Verkehrsplanung würden Jugendliche von einem besseren, auf ihre Bedürfnisse abgestimmten öffentlichen Nahverkehr (z.B. Ermäßigungen, bessere Taktverbindungen) profitieren und gemeinsam mit den VerkehrsplanerInnen neue Alternativen für eine umwelt- und klimafreundliche Mobilität (wie z.B. ein FreundInnentaxi) entwickeln. Damit könnte ihrem Wunsch nach mehr Unabhängigkeit entsprochen

und auch das Demokratieverständnis der Jugendlichen verstärkt werden. Der Workshop hat gezeigt, dass unterschiedliche Sektoren sehr unterschiedliche Anforderungen haben. Jeder Sektor verfügt über unterschiedliche Kompetenzen und Zugänge. Nur wenn der Respekt für die Andersartigkeit des Gegenübers und die Grenzen, Möglichkeiten, Ziele des Zusammenarbeitens klar definiert sind, kann eine intersektorale Zusammenarbeit funktionieren. Hier ergibt sich eine große Aufgabe für alle Beteiligten, vor allem im kommunikativen Bereich und im Bereich der „soft skills“. Um diesen Herausforderungen begegnen zu können, braucht es gute Vernetzungsstrukturen aller Institutionen und Sektoren, von der Gemeinde bis zu den Ministerien, mit entsprechenden AnsprechpartnerInnen, die Hilfestellung geben können.

Soll Jugendbeteiligung in der Verkehrsplanung gelingen, dann ist es empfehlenswert, ExpertInnen aus anderen Sektoren, wie z.B. erfahrene JugendarbeiterInnen mit Fachkenntnissen, von Beginn des Prozesses an einzubinden, denn die Art und Weise des Zugangs zu den Jugendlichen ist wohl der wichtigste Erfolgsfaktor. Wenn dann noch Offenheit und Lernbereitschaft sowie ein grundsätzliches Verständnis für die Beteiligungskultur vorhanden ist, dann ist eine optimale Voraussetzung für einen erfolgreichen Prozess gegeben.

Es ist daher zu empfehlen, dass die begonnenen Initiativen zur Jugendbeteiligung im Rahmen des CEHAPes fortgesetzt und intensiviert werden. Insbesondere ist ein weiterer Ausbau des klima:aktiv mobil Programms zu unterstützen, weil damit auch den Jugendlichen Unterstützung bei der Entwicklung und Umsetzung von Ideen und Konzepten für eine umweltfreundliche und gesundheitsfördernde Mobilität geboten werden kann. Dies ist deshalb besonders wichtig, weil die Jugendlichen von heute die Erwachsenen von morgen sind. Ihre Sensibilisierung für die Umwelt- und Gesundheitsfolgen des Verkehrs und die erforderliche Trendwende für eine ressourcenschonende und umweltfreundliche Mobilität ist deshalb von besonderer Dringlichkeit.

6. Quellenverzeichnis

- AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG (Hrsg.): NÖ Jugendstudie 2004: Vom Umweltinteresse zum nachhaltigen Lebensstil. Endbericht des qualitativen Forschungsprojekts. Wien 2004. url: www.oeij.at
- AMT DER VORARLBERGER LANDESREGIERUNG, Abt. VIa (Hrsg.): Vorarlberger Verkehrskonzept. Bregenz 2006. url: www.partizipation.at
- ARGE PARTIZIPATION ÖSTERREICH (Hrsg.): mitreden – mitmachen – mitbestimmen: Kinder- und Jugendbeteiligung. Wien 2006. url: <http://www.jugendbeteiligung.cc>
- BABBIE Earl: The Practise of Social Research. 9th edition. Wadsworth, Belmont 2000.
- BERTELSMANN STIFTUNG (Hrsg.): Kinder- und Jugendpartizipation in Deutschland. Daten, Fakten, Perspektiven. Gütersloh 2005. url: <http://www.bertelsmann-stiftung.de>
- BUNDESKANZLERAMT und BUNDESMINISTERIUM FÜR LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT, UMWELT UND WASSERWIRTSCHAFT, Abt. Nachhaltige Entwicklung und Umweltförderpolitik (Hrsg.): Erster nationaler Bericht zur Umsetzung der EU-Strategie für nachhaltige Entwicklung. Wien 2007. url: <http://www.lebensministerium.at>
- BUNDESMINISTERIUM FÜR GESUNDHEIT, FAMILIE UND JUGEND (Hrsg.): Politik und Engagement, Schriftenreihe zur Jugendpolitik. Wien 2007.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR GESUNDHEIT, FAMILIE UND JUGEND (Hrsg.): Jugendpolitik in Österreich, Schriftenreihe zur Jugendpolitik. Wien 2007.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR GESUNDHEIT, FAMILIE UND JUGEND (Hrsg.): Von der traditionellen Jugendarbeit zur Jugendkulturarbeit, Schriftenreihe zur Jugendpolitik. Wien 2007.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR GESUNDHEIT, FAMILIE UND JUGEND (Hrsg.): Freizeit, Schriftenreihe zur Jugendpolitik. Wien 2007.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR GESUNDHEIT, FAMILIE UND JUGEND (Hrsg.): Jugend in der Informationsgesellschaft, Schriftenreihe zur Jugendpolitik. Wien 2007.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR GESUNDHEIT, FAMILIE UND JUGEND (Hrsg.): 5. Bericht zur Lage der Jugend in Österreich – Gender Mainstreaming und geschlechtssensible Ansätze in der außerschulischen Jugendarbeit 2007. Wien 2007.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR GESUNDHEIT, FAMILIE UND JUGEND (Hrsg.): Jugendmainstreaming und Partizipation, Schriftenreihe zur Jugendpolitik. Wien 2007.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT, UMWELT UND WASSERWIRTSCHAFT, Abt. II/3.: Österreichs Internetportal für Nachhaltige Entwicklung, Bildung für Nachhaltige Entwicklung. Wien 2004. url: <http://www.nachhaltigkeit.at>
- BUNDESMINISTERIUM FÜR LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT, UMWELT UND WASSERWIRTSCHAFT, BUNDESMINISTERIUM FÜR GESUNDHEIT, FAMILIE UND JUGEND (Hrsg.): Kinder-Umwelt-Gesundheits-Aktionsplan für Österreich. Wien 2007.

BUNDESMINISTERIUM FÜR LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT, UMWELT UND WASSERWIRTSCHAFT (Hrsg.): Eine gesunde Umwelt für unsere Kinder. Wien 2005.

BUNDESMINISTERIUM FÜR LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT, UMWELT UND WASSERWIRTSCHAFT (Hrsg.): Leitfaden zur klimafreundlichen Jugendmobilität. Wien 2009. (unveröffentlicht)

BUNDESMINISTERIUM FÜR LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT, UMWELT UND WASSERWIRTSCHAFT, BUNDESMINISTERIUM FÜR GESUNDHEIT, FAMILIE UND JUGEND (Hrsg.): Kinder-Umwelt-Gesundheits-Aktionsplan für Österreich. Wien 2007.

BUNDESMINISTERIUM FÜR LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT, UMWELT UND WASSERWIRTSCHAFT, BUNDESMINISTERIUM FÜR GESUNDHEIT, FAMILIE UND JUGEND (Hrsg.): Eine gesunde Umwelt für unsere Kinder. Wien 2004.

BUNDESMINISTERIUM FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ UND REAKTORSICHERHEIT: Konferenz der Vereinten Nationen für Umwelt und Entwicklung im Juni 1992 in Rio de Janeiro, Agenda 21. Bonn 1992.

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

FACHGRUPPE OFFENE JUGENDARBEIT, ARGE OFFENE JUGENDARBEIT, ABTEILUNG JUGENDPOLITIK IM BMGFJ (Hrsg.): Offene Jugendarbeit in Österreich – eine erste Begriffserklärung als Grundlage für eine bundesweite Vernetzung erstellt im Rahmen des Projektes „Offene Jugendarbeit in Österreich bundesweit vernetzt“. Wien 2008.

FLICK Uwe et al. (Hrsg.): Qualitative Forschung. Ein Handbuch. Reinbek bei Hamburg 2000.

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

FORUM UMWELTBILDUNG (Hrsg.): Umweltwissen und Umwelthandeln von jungen Menschen im Kontext der Nachhaltigkeit, Sekundäranalyse. Wien 2003. url: <http://www.umweltbildung.at>

HECKHAUSEN Heinz: Entwurf einer Psychologie des Spielens aus: Psychologische Forschung 27. München 1964.

HERZ Otto et al: Bildungs für nachhaltige Entwicklung. Leverkusen 2001.

INSTITUT FOR SOCIAL RESEARCH AND ANALYSIS (Hrsg.): Political Participation of Young People in Europe - Development of Indicators for Comparative Research in the European Union (EUYOUPART), Summary. Wien 2005. url: <http://www.sora.at>

INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (Hrsg.): Mobile Jugend: Ausgewählte Mobilitätsangebote für Jugendliche und junge Erwachsene. Dortmund 2002.

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

KNOFLACHER Hermann: Stehzeuge – der Stau ist kein Verkehrsproblem. Wien-Köln-Weimar 2001.

- KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN (Hrsg.). Weißbuch der Europäischen Kommission. Neuer Schwung für die Jugend Europas. Brüssel 2001. url: <http://www.jugendinfo.at>
- KONFERENZ DER VEREINTEN NATIONEN FÜR UMWELT UND ENTWICKLUNG: Erklärung von Rio zu Umwelt und Entwicklung. Rio de Janeiro, 3.-14.06.1992. url: <http://www.un.org>
- KROMWEY Helmut: Empirische Sozialforschung. Stuttgart 1994. url: <http://www.luebbert.net>
- LANDJUGEND ÖSTERREICH (Hrsg.): Umweltverhalten im Alltag österreichischer Jugendlicher. Wien 2004.
- NATIONAL COALITION – AUSTRIA: Ergänzender Bericht zum Zweiten Staatenbericht der österreichischen Bundesregierung gemäß Art. 44 UN-Konvention über die Rechte des Kindes. Wien 2007.
- OBERÖSTERREICH TOURISMUS (Hrsg.): Umweltbildung für Jugendliche: cool oder mega-out, Fachtagung an der BOKU Wien. Wien 2006.
- ÖSTERREICHISCHES INSTITUT FÜR JUGENDFORSCHUNG (Hrsg.): Klimawandel als Fokus nachhaltiger Bildung, Bildungstransfer zwischen mehreren Generationen. Wien 2007. url: <http://www.oeij.at>
- ÖSTERREICHISCHES INSTITUT FÜR JUGENDFORSCHUNG (Hrsg.): Umweltverhalten im Alltag österreichischer Jugendlicher, Analyse der Teilerhebung zur Fessel-GFK Jugend-Online Studie 2003. Wien 2004. url: <http://www.oeij.at>
- ÖSTERREICHISCHES INSTITUT FÜR JUGENDFORSCHUNG (Hrsg.): Umweltverhalten im Alltag österreichischer Jugendlicher. Wien 2004.
- THALER, Robert: Empfehlungen für kindergerechte Verkehrsplanung in: Eine gesunde Umwelt für unsere Kinder. Wien 2005.
- UMWELT-BILDUNGS-ZENTRUM STMK (Hrsg.): Gendersensitive Governance im Bereich Verkehr und Mobilität. Endbericht. Graz 2005.
- UNIVERSITÄT INNSBRUCK, Institut für Politikwissenschaft (Hrsg.): Partizipation von Jugendlichen in Tiroler Gemeinden. Innsbruck 2006. url: <http://www.tirol.gv.at>
- VEREINTE NATIONEN (UNO): UN-Konvention über die Rechte des Kindes. New York 1990.
- VERKEHRSClub ÖSTERREICH (Hrsg.): Automobilität – die Grenzen als Chance. Wien 2007.
- VERKEHRSClub ÖSTERREICH (Hrsg.): Vorrang für Fußgänger. Wien 1993.

Informationen zu Landwirtschaft, Lebensmittel, Wald, Umwelt und Wasser:

www.lebensministerium.at



lebensministerium.at

Die Initiative GENUSS REGION ÖSTERREICH hebt gezielt die Bedeutung regionaler Spezialitäten hervor: www.genuss-region.at



Die Kampagne vielfalt**leben** trägt bei, dass Österreich bei der Artenvielfalt zu den reichsten Ländern Europas gehört: www.vielfaltleben.at



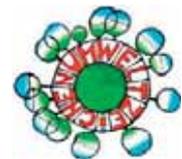
Das Aktionsprogramm des Lebensministeriums für aktiven Klimaschutz: www.klimaaktiv.at



Die Jugendplattform zur Bewusstseinsbildung rund ums Wasser: www.generationblue.at



Das Österreichische Umweltzeichen ist Garant für umweltfreundliche Produkte und Dienstleistungen: www.umweltzeichen.at



Der Ökologische Fußabdruck ist die einfachste Möglichkeit, die Zukunftsfähigkeit des eigenen Lebensstils zu testen. Errechnen Sie Ihren persönlichen Footprint unter: www.mein-fussabdruck.at



www.mein-fussabdruck.at

Das Internetportal der Österreichischen Nationalparks: www.nationalparksaustria.at



„Bio“ bedeutet gesunde, hochwertige Lebensmittel, die keine Spritzmittel oder Antibiotika enthalten: www.biolebensmittel.at





lebensministerium.at