

Eine Streitschrift  
für Jugendbeteiligung im  
Öffentlichen Personenverkehr

# Jugendliche Mobilität im ländlichen Raum

HIRNDÖST

**Originalausgabe**

© 2021 Hirnkost KG

Lahnstraße 25, 12055 Berlin

prverlag@hirnkost.de

www.hirnkost.de

Alle Rechte vorbehalten

1. Auflage August 2021

**Vertrieb für den Buchhandel**

Runge Verlagsauslieferung

msr@rungeva.de

**Privatkunden und Mailorder**

<https://shop.hirnkost.de>

**Layout**

Johanna Legnar

[www.legnar-design.com](http://www.legnar-design.com)

**Lektorat**

Klaus Farin

**ISBN**

PRINT: 978-3-949452-03-1

PDF: 978-3-949452-05-5

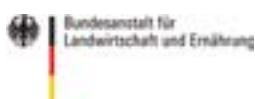
EPUB: 978-3-949452-04-8

Dieses Buch gibt es auch als E-Book – bei allen Anbietern und für alle Formate.

Unsere Bücher kann man auch abonnieren:

<https://shop.hirnkost.de>

Gefördert von



# Jugendliche Mobilität im ländlichen Raum

# Inhaltsverzeichnis

6	<b>Jugendliche Mobilität – ein Projekt</b>	
6	Wie kam es zu einem Bundesmodellprojekt in Wilhelmsfeld?	
10	Das Projekt im Bundesmodellprojekt LandMobil – unterwegs in ländlichen Räumen	
14	Das Modellprojekt im Luftkurort Wilhelmsfeld	
18	<b>Jugendliche erarbeiten ein Mobilitätskonzept</b>	
18	Es lohnt sich, mit Jugendlichen zu arbeiten	
21	Jugendliche haben Mobilitätsideen entwickelt	
35	Verlauf und Ereignisse der Modellprojektarbeit	
40	<b>Erkenntnisse aus dem Modellprojekt: Jugendbeteiligung zur Mobilität</b>	
40	Die Einschätzung des Modellprojekts aus überregionaler Sicht durch den Verkehrsingenieurs Christoph Gipp, IGES Berlin	
44	Die Einschätzung des Modellprojekts aus kommunaler Sicht von Christoph Oeldorf, Bürgermeister von Wilhelmsfeld	
46	Schlussfolgerungen aus Sicht der Projektverantwortlichen Jessica Simeth und Stefan Lenz	
61	<b>Kinder- und Jugendbeteiligung ist kein „nice to have“, sondern geltendes Recht (Klaus Farin)</b>	
69	<b>Anhang</b>	
69	Literatur	
69	Online-Quellen	
71	Film	
71	Dank	

# Jugendliche Mobilität – ein Projekt

## Wie kam es zu einem Bundesmodellprojekt in Wilhelmsfeld?

Der Postillion e. V. führt seit dem Jahr 2016 jährlich eine Bedarfsabfrage bei Jugendlichen im Rhein-Neckar-Kreis durch. Dabei war Mobilität an unterschiedlichen Orten ein Thema, das von den Jugendlichen benannt wurde. Es handelt sich vor allem um die Orte, in denen kein Schulstandort für weiterführende Schulen vorhanden ist und in denen am Abend der öffentliche Personennahverkehr (Freizeitverkehr) nicht sehr gut ausgebaut ist. Bei der großen Befragung von 2.400 Jugendlichen aus dem Jahr 2016 (veröffentlicht in *Check das! – Jugend im Rhein-Neckar-Kreis*, Hirnkost Verlag 2017) waren es beispielsweise in Schönau 13 Prozent der Jugendlichen, die dies bei den offenen Fragen zum Thema gemacht haben. In den folgenden jährlichen Bedarfsuntersuchungen (letztmalig im Sommer 2018) ist das Thema Mobilität häufiger genannt worden. Sicherlich hängt dies auch mit einer verstärkten öffentlichen Wahrnehmung bezüglich der Notwendigkeit eines öffentlichen Personennahverkehrs zusammen.

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

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

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

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

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

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

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

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

