

Vor Ort aktiv werden



Wie kann ich vor Ort aktiv werden,
um für meine Vorstellung
einer klimaneutralen und gerechten Gesellschaft
zu streiten?

Inhalt

Einführung

IV.1 Arbeitsblatt: Mein Hand Print

- M1: Die Idee des Hand Print (Autor_innentext)
- M2: Deine Schuld (Songtext, *Die Ärzte*)

IV.2 Arbeitsblatt: Laufzettel – Stationenlernen

- Methode: Elfchen

IV.2a Station: Critical Mass

- M1: Fünf Jahre Critical Mass in Karlsruhe (*Badische Neueste Nachrichten*)
- M2: Video: Critical Mass Karlsruhe (*Soundbike Karlsruhe*)
- Interview: mit Thomas (*Critical Mass Karlsruhe*)

IV.2b Station: Radentscheid

- M1: Radentscheid in Frankfurt (*Frankfurter Rundschau*)
- M2: Video: Radentscheid Frankfurt (*FAZ*)
- Interview: mit David (*Radentscheid Darmstadt*)

IV.2c Station: Gefälschte Fahrscheine

- M1: Falsches Flugblatt in Umlauf (*Gießener Anzeiger*)
- M2: Video: Gießen autofrei – unser Plan (*Projektwerkstatt Saasen*)
- Interview: mit Jörg Bergstedt (*Projektwerkstatt Saasen*)

IV.2d Station: Waldbesetzung

- M1: Der besetzte Dannenröder Forst (*taz – die tageszeitung*)
- M2: Video: A49-Gegner besetzen Bäume (*Oberhessische Presse*)
- Interview: mit Halva und Sahra (*Walbesetzer_innen*)

IV.2e Station: Fahrgastbeirat

- M1: Fahrgastbeirat – »Es läuft jetzt alles recht rund« (*Rhein-Neckar Zeitung*)
- M2: Video: Fahrgastbeiratswahl 2017 in Leipzig (*Leipziger Verkehrsbetriebe*)
- Interview: mit Christel (*Fahrgastbeirat Heidelberg*)

IV.2f Station: Blockade der IAA

- M1: Klimaschützer blockieren Eingänge zur IAA (*Stuttgarter Zeitung*)
- M2: Video: IAA-Protteste 2019 (*Attac*)
- Interview: mit Charlie (*Sand im Getriebe*)

Wie kann ich vor Ort aktiv werden,
um für meine Vorstellung
einer klimaneutralen und gerechten Gesellschaft
zu streiten?

Inhalt

IV.2g Station: Lastenfahrrad-Initiative

- M1: Für mehr Klimafreundlichkeit (*Fuldaer Zeitung*)
- M2: Video: Lastenräder für Fulda (*Allerleihrad*)
- Interview: mit Amata (*Initiative Allerleihrad*)

IV.2h Station: Kinder- und Jugendparlament

- M1: Antrag des Kinder und Jugendparlaments (*Stadt Marburg*)
- M2: Video: M2: Was ist das KiJuPa Marburg? (*KiJuPa Marburg*)
- M3: Schüler kämpfen für das Gratis-Busfahren
(*Oberhessische Presse*)

IV.3 Arbeitsblatt: Selbst aktiv werden

Die Materialien haben folgende Formate

- **Einführung** – Fachliche Erläuterung des Themenschwerpunktes sowie ein didaktischer Kommentar zu den einzelnen Materialien
- ↑ **Aktivitäten** – Methoden, die Interaktionen in der Gruppe anregen und die zur Erarbeitung der Inhalte führen
- i **Infoblatt** – Erläuterungen zentraler Themen eines Moduls
- **Arbeitsblätter** – Methoden, die mit Text- und Bildmaterial arbeiten

Die Arbeitsblätter und Aktivitäten bestehen aus folgenden Elementen

- M1 **Materialien (M1 bis Mx)** – Texte, Bilder oder Karikaturen aus der öffentlichen Debatte oder Autorentexte

ARBEITSVORSCHLÄGE

Arbeitsvorschläge – Vorschläge zum inhaltlichen Erschließen der Materialien



Methoden – Spezielle Verfahren zur Bearbeitung der Materialien



Infotext – Erläuterungen zentraler Begriffe eines Arbeitsblattes



Diagramme – Grafisch aufbereitete Daten zum jeweiligen Thema



Requisiten – Spezielles Zubehör zu Methoden



Interviews – Für dieses Bildungsmaterial geführte Gespräche

Einführung

2019 fand die Internationale Automobilausstellung (IAA) wohl zum letzten Mal in Frankfurt am Main statt. Ein Jahr zuvor hätte das wohl kaum jemand prognostiziert. Doch in diesem Jahr wurde die 68. IAA erstmals durch massive Proteste von Klimaaktivist_innen begleitet. Sie forderten einen schnellen Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor, einen klimaneutralen Verkehr bis 2035, die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h auf Autobahnen, 80 km/h außerorts und 30 km/h innerorts sowie den Vorrang für Fuß- und Radverkehr und den massiven Ausbau von Bus und Bahn. Zu einer Demonstration für die Verkehrswende kamen am 14. September über 20.000 Teilnehmer_innen, zumeist per Fahrrad und am darauffolgenden Tag wurde der Haupteingang der IAA von hunderten Aktivist_innen blockiert. Nicht zuletzt aufgrund dieser Bilder dürfte die IAA beschlossen haben nach München umzuziehen, wo sie sich künftig als »Mobilitätsplattform« präsentieren will. Doch die Aktivist_innen werden sicher auch 2021 nach München kommen, um das grüne Mäntelchen zu lüften und zu schauen, wie viele SUVs und andere klimaschädliche Produkte sich darunter verbergen.

Der überraschende Erfolg der Proteste ist nicht zuletzt dadurch zu erklären, dass hier die gebündelten Erfahrungen verschiedener sozialer Bewegungen eine gemeinsame Wirkung entfaltet haben: Angefangen bei den (zum Teil institutionalisierten) Umweltbewegungen der 1970er- und 80er-Jahre, über die Bewegung für Klimagerechtigkeit mit ihren Erfahrungen aus Gipfelprotesten und Blockaden von Kohle-Tagebauen und über die zahlreichen lokalen Verkehrswende-Initiativen, die in den letzten Jahren im ganzen Land entstanden, bis hin zur neuen Schüler_innen-Streikbewegung Fridays for Future.

So bunt gemischt wie die Bewegung ist, so breit ist das Repertoire an Handlungsformen, das sie nutzt. Vom Engagement in Vereinen und Verbänden, über Volksbegehren und anderen formelle Partizipationswege sowie unterschiedlichste lokale und überregionale Aktionsformen bis hin zu Formen des Zivilen Ungehorsams. Damit ist diese Bewegung ein hervorragender Lerngegenstand um das auszubilden, was in der Politikdidaktik in den vergangenen Jahren als Kompetenz zum Widerstand¹ diskutiert wurde. ■

¹ Reheis, Fritz u. a.: *Kompetenz zum Widerstand. Eine Aufgabe für die politische Bildung*. Schwalbach/TS, 2016.

Zu den Elementen des Moduls

- Das [Arbeitsblatt IV.1 \(Mein Hand Print\)](#) behandelt das von einer indischen Schülerin entwickelte Konzept des Hand Print, der eine Art positives Gegenstück zum sogenannten Ökologischen Fußabdruck bildet, den wir alle (in Form von CO₂-Emissionen und anderem) hinterlassen. Zunächst können die Lernenden diese Grundidee anhand eines *Autor_innentextes (M1)* zusammenfassen und mit eigenen Aktionsideen verknüpfen. Anschließend können sie zum *Songtext »Deine Schuld« der Band Die Ärzte (M2)* Stellung nehmen und dies mit der Idee des Hand Print verknüpfen. Schließlich wird – angelehnt an Persönlichkeitstests aus Jugendzeitschriften oder dem Internet – ein Test angeboten, mit dem die Lernenden herausfinden können, welcher »Hand-Print-Typ« sie sind.
- Das [Arbeitsblatt IV.2 \(Laufzettel Stationenlernen\)](#) ist ein Laufzettel für ein Stationenlernen zum Thema politische Aktionsformen am Beispiel Verkehrswende. Zunächst wird vorge-

schlagen, Dreiergruppen zu bilden und gemeinsam zwei der angebotenen acht Stationen (siehe unten) auszuwählen. An beiden Stationen sollen zunächst die Materialien gesichtet werden, dazu wird ein Handy oder Tablet mit Internetzugang gebraucht, um ein Video anschauen zu können. Zu jeder besuchten Station kann ein Steckbrief ausgefüllt werden, in dem es um die Aktionsform und ihre Beurteilung nach inhaltlichen, rechtlichen, politischen und persönlichen Kriterien geht. Weiterhin kann zu einer Station ein »Elfchen« (kleiner Vers) erstellt werden. Schließlich kann ausgehend von den gesichteten Materialien gemeinsam eine kurze Stellungnahme zur Frage abgegeben werden, ob für eine klimaneutrale Gesellschaft vor allem politische Änderungen oder Änderungen des Lebensstils notwendig sind.

Zum Abschluss des Stationenlernens wird vorgeschlagen, die Arbeitsergebnisse – geordnet nach den Stationen – im Raum aufzuhängen und einen Rundgang zu machen. Schließlich

können alle Lernenden zur Frage »Welche Aktionsform hat mich überzeugt?« einen Standpunkt im Raum einnehmen und sich darüber austauschen. Alternativ kann auch mit Klebepunkten gearbeitet werden: Jede Person darf drei Klebepunkte auf die Stationen verteilen, die ihr besonders sinnvoll erscheinen.

Im Anschluss an das Stationenlernen kann eine Pro-Contra-Debatte zur Frage »Die gerechte und umweltfreundliche Gesellschaft – eine Frage meines Lebensstils oder eine politische Frage?« organisiert werden. Zudem wird vorgeschlagen, vor Ort aktiv zu werden und verkehrspolitische Initiativen zu recherchieren, mit denen eine Info- und Diskussionsveranstaltung durchgeführt werden kann. Und es kann eine Aktion zum Thema »Die gerechte und umweltfreundliche Gesellschaft« geplant werden, dabei kann auch das Arbeitsblatt »IV.3 Selbst aktiv werden« genutzt werden. Schließlich wird vorgeschlagen, dass die Lernenden persönlich zu einer der untersuchten Aktionsformen, auf einem selbst gewählten Social-Media-Kanal Stellung nehmen.

Auf jeweils einer Doppelseite werden die folgenden Stationen / Materialien angeboten:

- Die **Station IV.2a (Critical Mass)** behandelt das demonstrationsartige gemeinsame Radfahren in einer Großgruppe, das es erlaubt als Verbund wie ein einzelnes Fahrzeug zu fahren, also zum Beispiel komplett über eine Kreuzung zu fahren, auch wenn zwischendurch die Ampel umspringt. Dazu gibt es einen *Artikel aus den Badischen Neuesten Nachrichten (M1)* zur Critical Mass in Karlsruhe, ein *Video von Soundbike Karlsruhe (M2)* und ein *Interview mit Thomas von Critical Mass Karlsruhe*.
- An **Station IV.2b (Radentscheid)** geht es am Beispiel der Städte Frankfurt und Darmstadt um die in vielen Kommunen durchgeführten Bürgerbegehren für fahrrad- und fußgängerfreundliche Städte, die von den Kommunen in der Regel übernommen werden, bevor sie zur Abstimmung kommen. Als Material dienen ein *Artikel der Frankfurter Rundschau (M1)* und ein *Video der FAZ (M2)* zum Radentscheid in Frankfurt sowie ein *Interview mit David vom Radentscheid Darmstadt*.
- Die **Station IV.2c (Gefälschte Fahrscheine)** greift die Aktionsform des Fakes an einem Beispiel aus Gießen auf, wo ein angebliches Flugblatt der Stadt verkündete, im Rahmen eines Tests dürften die Busse eine Woche kostenlos genutzt werden. Über die Fälschung berichtete der *Gießener Anzeiger (M1)*. Außerdem gibt es ein *Video zum Thema Gießen Autofrei von der Projektwerkstatt Saasen (M2)* und ein *Interview mit Jörg Bergstedt von der Projektwerkstatt* zu verschiedenen Aktionen in diesem Zusammenhang.
- Die **Station IV.2d (Waldbesetzung)** befasst sich mit der Besetzung des Dannenröder Forstes, mit der der Bau einer Autobahn durch den Wald und ein Wasserschutzgebiet verhindert werden soll. Darüber berichten ein *Artikel aus der taz (M1)* und ein *Video der Oberhessischen Presse (M2)* und im *Interview äußern sich die Besetzer_innen Halva und Sahnra*.
- Die **Station IV.2e (Fahrgastbeirat)** thematisiert den Fahrgastbeirat als einer Form des Engagements für einen attraktiven ÖPNV. Als Material dienen ein *Artikel aus der Rhein-Neckar-Zeitung (M1)*, ein *Video der Leipziger Verkehrsbetriebe (M2)* und ein *Interview mit Christel vom Fahrgastbeirat Heidelberg*.
- Die **Station IV.2f (Blockade der IAA)** behandelt die eingangs beschriebenen Aktionen anlässlich der IAA 2019 anhand eines *Artikels aus der Stuttgarter Zeitung (M1)*, eines *Videos von Attac (M2)* und eines *Interviews mit Charlie vom Aktionsbündnis Sand im Getriebe*.
- An **Station IV.2g (Lastenfahrrad-Initiative)** geht es um den Aufbau eines Lastenrad-Verleihs in Fulda, als Teil einer lokalen Verkehrswende. Als Material dienen ein *Artikel der Fuldaer Zeitung (M1)*, ein *Video der Initiative Allerleihrad (M2)* und ein *Interview mit Amata von der Initiative*.
- Die letzte **Station IV.2h (Kinder- und Jugendparlament)** behandelt schließlich einen Antrag für ein kostenloses Schüler_innen-Ticket, den das Kinder- und Jugendparlament (KiJuPa) Marburg in die Stadtverordnetenversammlung eingebracht hat. Dazu wird das *entsprechende Antragsformular (M1)* dokumentiert, sowie ein *Selbstdarstellungs-Video des KiJuPa (M2)* und ein *Artikel aus der Oberhessischen Presse (M3)* über die Behandlung des Antrages.
- Das **Arbeitsblatt V.3 (Selbst aktiv werden)** bietet schließlich – angelehnt an Materialien der NGO Germanwatch zum Hand Print – einen kleinen Leitfaden zum politisch Aktivwerden an. Ausgehend von Themen, für die sich die Lernenden interessieren, können sie überlegen, wo, wie und mit wem sie aktiv werden können und was die ersten Schritte dafür sein könnten.

Mein Hand Print

M1 Die Idee des Hand Print

2007 ins Leben gerufen, zeigt der sogenannte »Hand Print« den Handabdruck von Srija, einem 10-jährigen Mädchen aus Hyderabad, Indien. Sie hat sehr engagiert bei sozial und ökologisch verträglichen Aktionen ihrer Schule mitgewirkt, und damit ein Zeichen gesetzt: Jede_r einzelne hat das Potenzial und die Macht, mit seinen Ideen Veränderungen anzustoßen; bereits in ganz kleinem Kreis, aber auch auf größerer gesellschaftlicher Ebene.

Der Hand Print stellt sozusagen einen »positiven«, strukturverändernden Gegenentwurf zum Ökologischen Fußabdruck dar, indem er über die Analyse des persönlichen Konsumverhaltens und den Verbrauch der eigenen Ressourcen hinausgeht: Der Hand Print regt Menschen dazu an, gesellschaftliche Veränderungen mitzugestalten hin zu einer sozial-ökologischen Transformation. Das Ziel von Engagement im Sinne des Hand Print ist es, soziale und ökologische Verträglichkeit in allen Lebensbereichen zu verankern – von Ernährung über Energie und Mobilität bis hin zu Geldanlagen. Politik und Institutionen müssen dafür den Rahmen setzen.

Das gesellschaftliche Engagement jedes Einzelnen ist wichtig und unentbehrlich – doch wenn



sich viele Menschen zusammentun, kann dies eine noch viel größere Wirkung entfalten. Die sozial-ökologische Transformation der Gesellschaft lässt sich somit viel wirksamer durchsetzen, und nachhaltiges Verhalten wird für viele Menschen vereinfacht.

Veränderungen können in der direkten Umgebung (z. B. Schule, Arbeitsplatz, Verein oder Wohnviertel) angestoßen werden und politisch sogar bis auf die Bundes- oder EU-Ebene reichen. Damit können – wie bei Srija – positive Spuren auf vielen verschiedenen Ebenen hinterlassen werden.

Also: Lasst uns unsere gesellschaftspolitische Verantwortung in die Hand nehmen, den Handabdruck unseres Engagements vergrößern und die direkte Umwelt gestalten! ■ Quelle: Autor_innentext unter Verwendung von <https://germanwatch.org/de/handprint>, https://www.handprint.in/the_handprint_idea

Germanwatch ist eine deutsche Nicht-Regierungsorganisation, die sich für Menschenrechte und die Achtung planetarer Grenzen einsetzt. Sie hat den Hand Print von Srija weiterentwickelt, und bietet auf ihrer Website viele Aktionsideen an, um den Hand Print zu vergrößern.

ARBEITSVORSCHLÄGE

- 1a. Fassen Sie die Idee des Hand Print kurz in Ihren eigenen Worten zusammen.
- 1b. Fällt Ihnen eine passende Aktion zum Hand Print ein, die Sie schon einmal initiiert haben?
- 1c. Fällt Ihnen eine Aktion zum Hand Print ein, die Sie gerne mal initiieren möchten?
- 1d. Kennen Sie Organisationen, in denen Sie sich

gemeinsam mit anderen für soziale und ökologische Ziele einsetzen können?

2. Nehmen Sie zum Liedtext »Deine Schuld« (M2) Stellung:

- Welchen Aussagen der Ärzte stimmen Sie zu und welchen nicht?
- Sehen Sie einen Zusammenhang zwischen dem Liedtext und dem Konzept des Hand Print? —

**M2 »Deine Schuld«
von Die Ärzte (2004)**

- 1 Hast Du Dich heute schon geärgert, war es heute
. wieder schlimm?
. Hast Du Dich wieder gefragt, warum kein
. Mensch was unternimmt?
5 Du musst nicht akzeptieren, was Dir überhaupt
. nicht passt.
. Wenn Du Deinen Kopf nicht nur zum Tragen
. einer Mütze hast, ohoho.
. .
10 Es ist nicht Deine Schuld, dass die Welt ist,
. wie sie ist.
. Es wär' nur Deine Schuld, wenn sie so bleibt.
. .
. Glaub keinem, der Dir sagt, dass Du nichts
15 verändern kannst.
. Die, die das behaupten, haben nur vor der
. Veränderung Angst.
. Es sind dieselben, die erklären, es sei gut so, wie
. es ist.
20 Und wenn Du etwas ändern willst, dann bist
. Du automatisch Terrorist.
. Es ist nicht Deine Schuld, dass die Welt ist, wie
. sie ist.
. Es wär' nur Deine Schuld, wenn sie so bleibt.
25 Weil jeder, der die Welt nicht ändern will, ihr
. Todesurteil unterschreibt.
. »Lass uns diskutieren, denn in unserem schönen
. Land,
. sind zumindest theoretisch alle furchtbar tolerant.
30 Worte wollen nichts bewegen, Worte tun
. niemandem weh.
. Darum lass uns drüber reden. Diskussionen
. sind ok.«
. .
35 Nein – geh' mal wieder auf die Straße, geh' mal
. wieder demonstrieren.
. Denn wer nicht mehr versucht zu kämpfen, kann
. nur verlieren!
. Die Dich verarschen, die hast Du selbst gewählt.
40 Darum lass sie Deine Stimme hören, weil jede
. Stimme zählt, ohoho.
. .
. Es ist nicht Deine Schuld, dass die Welt ist, wie
. sie ist.
45 Es wär' nur Deine Schuld, wenn sie so bleibt.
■ © M/T: Farin Urlaub. Edition Fuhuru/PMS Musikverlag GmbH. Mit freund-
licher Genehmigung von Die Ärzte

Die Ärzte sind eine Band aus Berlin. Sie gehört zu den kommerziell erfolgreichsten deutschen Musikgruppen mit Wurzeln im Punkrock.

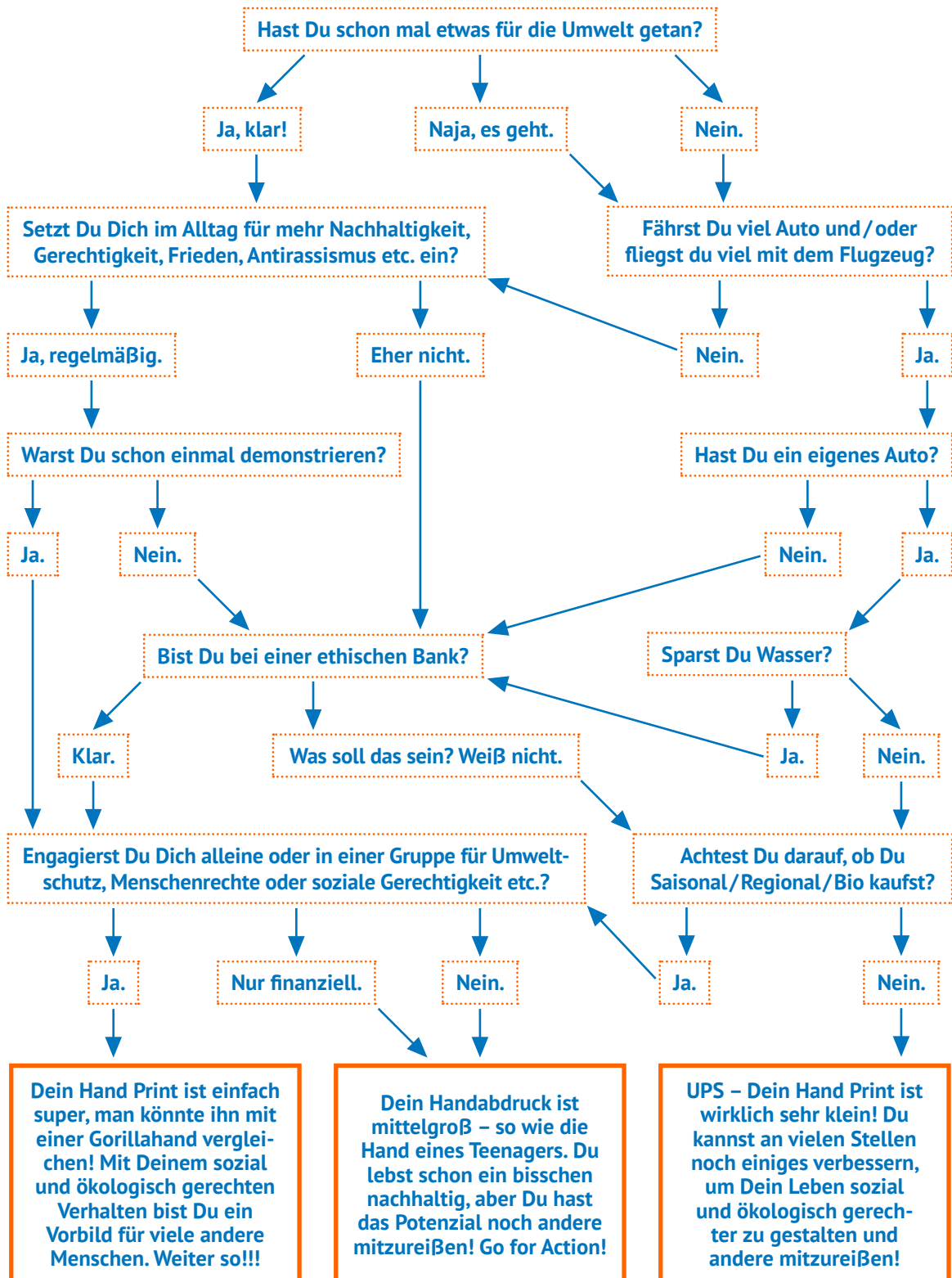


Foto: Stephanie Handtmann/Attac

Handometer

Sicher kennen Sie Persönlichkeitstests aus Zeitschriften oder dem Internet. Ähnlich funktioniert dieses Handometer. Hier können Sie anhand verschiedener Fragen herausfinden, welcher Aktionstyp Sie sind und wie groß Ihr Hand Print ist.

Fangen Sie bei der obersten Frage an, beantworten Sie diese anhand der Antwortmöglichkeiten und springen Sie von da zur nächsten Frage. Viel Spaß!



Laufzettel – Stationenlernen

ARBEITSVORSCHLAG

1a. Bilden Sie Dreiergruppen und wählen Sie gemeinsam zwei Stationen aus, die Sie besuchen. Sichten Sie an beiden Stationen die gesamten Materialien und bearbeiten Sie dazu die folgenden Arbeitsvorschläge. Füllen Sie zu den beiden besuchten Stationen jeweils einen Steckbrief aus. Es gibt diese Stationen:

- Critical Mass, als Gruppe von Radfahrer_innen die Straße erobern
- Radentscheid, ein Bürgerentscheid über bessere Fahrradwege
- Gefälschte Fahrscheine, der ÖPNV wird (angeblich) kostenlos
- Waldbesetzung gegen Autobahnbau
- Fahrgastbeirat, aktiv für einen besseren ÖPNV vor Ort
- Antrag im Kinder- und Jugend-Parlament: Kostenloses Ticket für Schüler_innen
- Blockade der Internationalen Automobilausstellung

- Allerleihrad, ein E-Lastenfahrrad, das alle leihen können

1b. Nehmen Sie gemeinsam kurz Stellung zur Frage: Brauchen wir für eine klimaneutrale Gesellschaft vor allem politische Änderungen oder müssen die Menschen ihren Lebensstil ändern?

- Sind Sie sich in der Gruppe einig oder gibt es unterschiedliche Haltungen?
- Nehmen Sie auf mindestens eine der besuchten Stationen Bezug.

1c. Erstellen Sie zu einer Station ein Elfchen (siehe Kasten)

2. Abschluss des Stationenlernens: Hängen Sie die Arbeitsergebnisse – geordnet nach den Stationen – im Raum auf.

- Machen Sie einzeln einen Rundgang durch die ausgestellten Ergebnisse. Suchen Sie anschließend zur Frage »Welche Aktionsform hat mich überzeugt?« einen Standpunkt im Raum.
- Tauschen Sie sich über Ihre Standpunkte aus.

Station 1:

.....

 Beschreiben Sie in zwei bis drei Sätzen, worum es bei der Aktionsform geht.

Ist die Aktion legal?

Stichworte: Warum (nicht)?

Ja Nein Vielleicht

Ist die Aktion gut begründet?

Stichworte: Warum (nicht)?

Ja Nein Vielleicht

Würden Sie sich (alle) an so einer Aktion beteiligen?

Stichworte: Warum (nicht)?

Ja Nein Vielleicht

Trägt die Aktion zu einer gerechteren Gesellschaft bei?

Stichworte: Warum (nicht)?

Ja Nein Vielleicht

Trägt die Aktion zu einer klimaneutralen Gesellschaft bei?

Stichworte: Warum (nicht)?

Ja Nein Vielleicht

Station 2:

.....

 Beschreiben Sie in zwei bis drei Sätzen, worum es bei der Aktionsform geht.

Ist die Aktion legal? Ja Nein Vielleicht
 Stichworte: Warum (nicht)?

Ist die Aktion gut begründet? Ja Nein Vielleicht
 Stichworte: Warum (nicht)?

Würden Sie sich (alle) an so einer Aktion beteiligen? Ja Nein Vielleicht
 Stichworte: Warum (nicht)?

Trägt die Aktion zu einer gerechteren Gesellschaft bei? Ja Nein Vielleicht
 Stichworte: Warum (nicht)?

Trägt die Aktion zu einer klimaneutralen Gesellschaft bei? Ja Nein Vielleicht
 Stichworte: Warum (nicht)?

ELFCHEN

Ein Elfchen ist ein kurzer Text zu einem bestimmten Begriff, der – ähnlich einem Gedicht – aus 11 Worten besteht und einem bestimmten Aufbau folgt.

Zeile	Wörter	Inhalt	Beispiel
1	1	Ein Gedanke, ein Gegenstand, eine Farbe, ein Geruch o. ä.	Gespent
2	2	Was macht das Wort aus Zeile 1?	Gruseliger Schauer
3	3	Wo oder wie ist das Wort aus Zeile 1	Seltsames spukt umher
4	4	Was meinst du?	Ich glaube nicht daran
5	1	Fazit: Was kommt dabei heraus?	Hirngespinst

ARBEITSVORSCHLÄGE

- Debatte: Organisieren Sie eine Pro-Contra-Debatte zur Frage »Die gerechte und umweltfreundliche Gesellschaft – eine Frage meines Lebensstils oder eine politische Frage?«
- Vor Ort aktiv werden: Recherchieren Sie, welche verkehrspolitischen Initiativen es bei Ihnen im Ort gibt.
 - Organisieren Sie eine Info- und Diskussionsveranstaltung mit einer oder mehreren Initiativen aus Ihrer Region.
 - Planen Sie eine Aktion zum Thema »Die gerechte und umweltfreundliche Gesellschaft«. Nutzen Sie dazu das »Arbeitsblatt IV.3 – Selbst aktiv werden«.

- Persönliche Stellungnahme: Suchen Sie sich eine der Aktionsformen aus, die Sie untersucht haben, und nehmen Sie persönlich dazu Stellung auf einem selbst gewählten Social-Media-Kanal (Telegram, Twitter, Signal, Instagram):
 - Beschreiben Sie die Aktionsform.
 - Beschreiben Sie die rechtlichen Grundlagen der Aktionsform.
 - Hat die Aktionsform Sie überzeugt oder nicht: Warum (nicht)?
 - Bewerten Sie die Ziele und die Aktionsform: Gibt es gute Gründe für oder gegen die Aktionsform? _____

Critical Mass Interview mit THOMAS

1 **Du bist bei Critical Mass aktiv.**

2 **Was ist das eigentlich?**

3 Die Critical Mass (CM) ist eine Aktionsform,
4 die vor gut 25 Jahren in San Francisco entstanden
5 ist und die sich eine Besonderheit im Verkehrs-
6 recht zu Nutze macht, das erstaunlicherweise in
7 vielen Ländern in ähnlicher Form existiert. Weil
8 du ab einer bestimmten Größe eine Gruppe von
9 Radlern nicht mehr als einzelner Radler giltst,
10 sondern als Verband. Das heißt, du verhältst dich
11 im Verkehr wie ein Fahrzeug, es gelten Sonder-
12 regelungen und keiner hat daran gedacht, dieser
13 Menge eine Grenze nach oben zu geben.

14 Das heißt, es ist eine Demo, wenn man so will,
15 für Radverkehr, aber eigentlich ist es keine Demo,
16 weil ich sie in der Form nicht anmelden muss. Ein
17 Motto, was eigentlich durchgängig zur CM im-
18 mer dazu gehört: wir stören nicht den Verkehr,
19 wir sind der Verkehr. Und das hat sich weltweit
20 verbreitet, es gibt die Critical Mass in sehr vie-
21 len Ländern und Städten, mit teilweise tausenden
22 Teilnehmern bei jeder CM.

23 Ein typisches Kriterium für die CM ist, dass sie
24 eigentlich immer am gleichen Tag stattfindet, der
25 Treffpunkt ist immer am gleichen Platz, immer
26 um die gleiche Uhrzeit. Das ist bei uns in Karlsru-
27 he der letzte Freitag im Monat.

28 **Welche Ziele verfolgt ihr genau?**

29 Vermutlich definiert die jede Critical Mass und
30 jeder Teilnehmer für sich ein bisschen anders. Es
31 gibt manche Sachen, wo sicherlich fast alle, die
32 mitmachen, unterschreiben würden: sie würden
33 einfach gerne viel stressfreier, angstfreier, und si-
34 cherer in der Stadt Fahrrad fahren können. Die
35 Critical Mass ist die eine bis eineinhalb Stunde
36 einmal im Monat, wo das Radfahren in der Stadt
37 so ist, so wie es jeden Tag sein sollte.

38 Ich würde sagen, die Stadt sollte anstreben, die
39 Zahl der Autos in der Stadt zu reduzieren. Denn
40 nicht nur der fahrende Verkehr ist ein Problem,
41 der stehende Verkehr ist genauso ein Problem, der
42 frisst Platz, der kostet Unmengen an Geld, die die
43 Allgemeinheit bezahlt, auch wenn sie kein Auto
44 hat, das finde ich eigentlich ziemlich ungerecht.

45 Und um eine Verkehrswende hinzubekommen,
46 ist das Fahrrad einfach ein geniales Verkehrsmittel.
47 Es kann sich jeder leisten und damit ist es eigentlich
48 ein sehr soziales Verkehrsmittel, es würde die Städte
49 und Gemeinden finanziell entlasten, von der Um-
50 weltverschmutzung her eh, und wäre damit auch
51 noch ein kleiner Beitrag gegen den Klimawandel.

52 **Was war damals für dich ausschlaggebend,
53 warum hast du begonnen dich zu engagieren?**

54 Der Aufhänger war sicherlich mit dem Umzug

55 hier nach Karlsruhe: Ich bin jeden Tag im Alltag
56 Fahrrad gefahren. Da hast du jeden Tag irgendwel-
57 che Situationen, wo dich jemand zu eng überholt,
58 mit seinem stinkenden Auspuff an der Ampel vor
59 dir steht, oder man dich bei Regen an der Am-
60 pel warten lässt. Und je mehr man darauf achtet,
61 umso kritischer wird man, und möchte etwas än-
62 dern. Ich habe überlegt, welche Möglichkeiten ich
63 habe, um etwas zu tun. Die Critical Mass wurde in
64 Karlsruhe damals neu angeschoben und dann bin
65 ich relativ kurz danach das erste Mal mitgefahren.
66 Dadurch bin ich auch auf die Vorbereitungstreffen
67 gekommen und dann einfach hängen geblieben.

68 **Kannst du dir auch andere Aktionsformen
69 vorstellen?**

70 Also ich bin mit der jetzigen Aktionsform sehr
71 zufrieden. Ich bin, glaube ich, was Demonstrati-
72 onen angeht, ein bisschen ein Spätberufener. Von
73 daher weiß ich nicht, was noch kommt. Die Cri-
74 tical Mass ist immer noch, wenn man so will, eine
75 relativ zivile Veranstaltung. Häufig will man ja gar
76 nicht als Demo betrachtet werden. Andererseits ist
77 es so, dass ich jetzt in den letzten Jahren mehrfach,
78 wenn es zeitlich gepasst hat, bei Fridays for Future
79 auch mit dabei war, was ich für sehr wichtig halte.

80 **Brauchen wir denn vor allem politische
81 Änderungen oder müssen die Menschen
82 ihren Lebensstil ändern, also zum Beispiel
83 aufs Auto verzichten?**

84 Ich glaube es ist ein bisschen eine Mischung aus
85 beidem. Die Politik kann Sachen anstoßen, es gibt
86 Beispiele wo die Politik ganz banal Sachen mal
87 einfach erzwungen hat. Gerade autofreie Zonen.
88 Und plötzlich sagen die Leute: »Oh, das ist viel
89 besser«. Zum Beispiel wenn man sagt, man redu-
90 ziert die Parkplätze oder macht sie kostenpflichtig.
91 Und prompt bin ich aus meiner Bequemlichkeit
92 rausgezwungen, sag: »Oh, jetzt kostet es mich
93 Geld, vielleicht geht es ja doch anders«. Also, das
94 sind so kleine Sachen, wo ich was in die richtige
95 Richtung schiebe und wo die Leute plötzlich sa-
96 gen, »Weniger Autos, mehr Platz, mehr grün« und
97 dann mitziehen. Also das ist das, was die Politik,
98 glaube ich, machen kann.

99 Und ich glaube, es geht auch um den Umgang
100 miteinander: die gegenseitige Rücksichtnahme, das
101 ist mir in Kopenhagen ganz stark aufgefallen. Da
102 läuft kein Fußgänger irgendwo gedankenlos auf
103 den Radweg. Das heißt, du musst keine Angst ha-
104 ben, dass dir einer vors Rad läuft. Aber auch die
105 anderen Verkehrsteilnehmer – eben auch Radfah-
106 rer – halten sich dort besser an die Regeln. ■

Thomas (57), Maschinenbauingenieur

Radentscheid Darmstadt Interview mit DAVID

Du engagierst dich beim Radentscheid Darmstadt. Was ist das genau?

Der Radentscheid Darmstadt ist eine Bürgerinitiative. Wir sind aktiv für bessere Fuß- und Radwege in Darmstadt. Dafür haben wir ein Bürgerbegehren gemäß der hessischen Gemeindeordnung eingereicht und 11.280 Unterschriften gesammelt. Allein seit der Zeit der Initiierung des Entscheids hatten wir sieben Radfahrende, die bei Verkehrsunfällen ums Leben gekommen sind. Seitdem ist eine Reihe von Maßnahmen in Darmstadt umgesetzt worden, weitere werden folgen. Wie in anderen Städten auch ist es hier gar nicht erst zum Entscheid gekommen, weil die Stadt die Forderungen übernommen hat. Wenn die Verantwortlichen das nicht gemacht hätten und die Forderungen per Volksentscheid durchgesetzt worden wären, dann hätten sie bei der nächsten Wahl gar nicht mehr antreten müssen. So haben wir die Strategie der Stadt komplett gedreht. Früher war sie Auto-zentriert in jeder Faser, jetzt hat der Rad- und Fußverkehr Priorität. Damit bringen wir die Verkehrswende voran.

Warum engagierst du dich hier?

Ich habe den Radentscheid selbst gegründet. Vorbilder waren Bamberg und Berlin, wir waren in Darmstadt der dritte Radentscheid bundesweit. Ich habe festgestellt, dass ein Bürgerentscheid mit Unterschriften auf Papier, also nicht online, eine viel höhere Verbindlichkeit hat. Um die Unterschriften zu sammeln, braucht man eine starke Gruppe. Diese Gruppe bleibt auch weiterhin aktiv, als längerfristiges Projekt. Wir haben regelmäßig Gespräche mit der Stadt, bei denen wir über Neuregelungen sprechen.

Welche politischen Ziele verfolgt ihr genau?

Konkret hatten wir sieben Forderungen, die hauptsächlich die Infrastruktur betreffen: Es soll nach neuestem Stand der Technik gebaut und geplant werden, das betrifft die Verbreiterung alter und den entsprechenden Bau neuer Radwege. Jährlich sollen fünf Kilometer sicherer Radwege an Hauptstraßen entstehen und fünf Kilometer attraktive Nebenstraßen, zum Beispiel freigegebene Einbahnstraßen. Pro Jahr sollen mindestens drei sichere Kreuzungen geschaffen werden, die Abbiegeunfälle vermindern. Außerdem soll es zehn Bordsteinaufpflasterungen geben, die Autos zwingen beim Abbiegen auf Fußgänger und Radfahrende

zu achten und fünfzig Bordsteinabsenkungen für Rollstuhlfahrende und Kinderwagen. Außerdem braucht es eine effektive Mängelbeseitigung, also Büsche zurückschneiden, Schlaglöcher ausbessern und ähnliches, wenn das gemeldet wird.

Es geht uns aber auch um Ordnungsrecht: Falschparken auf Radwegen bekämpfen, abschleppen und Parkgebühren einführen, wo alles ausfällt. Und es geht um Öffentlichkeitsarbeit: Aktuell haben wir eine Buskampagne mit Hinweisen auf die 1,5 Meter-Abstandsregel beim Überholen von Fahrrädern.

Kannst du dir auch andere Aktionsformen vorstellen? Zum Beispiel eine Demonstration oder so etwas wie die Blockade der Automobilausstellung im letzten Jahr?

Der Radentscheid Darmstadt beschränkt seine Aktionen auf die Stadt. Das hat nichts damit zu tun, dass wir die anderen nicht gut finden. Unser Team ist klein, wendig und schlagkräftig. Wir müssten jedes Mal genau unsere Bündnispartner prüfen und intensive Vernetzungsarbeit leisten. Der Aufwand ist für uns schlicht zu groß. Bei den Protesten gegen die IAA sind Menschen aus unserem Team privat mitgefahren. Wir haben ein Lastenrad mit Getränken und Äpfeln für die anderen Teilnehmer_innen gepackt und während der Demo verteilt. Wir haben viele nette Leute kennengelernt und das Ergebnis war dann für uns gut so.

Brauchen wir politische Änderungen oder müssen vor allem die Menschen ihren Lebensstil ändern und zum Beispiel auf das Auto verzichten?

Die Politik muss eine Regelung vorgeben. Dass sich die Menschen von sich aus ändern, ist illusorisch. Der dänische Stadtplaner Jan Gehl sagt in seinem Buch »Städte für Menschen«: Erst prägen wir die Stadt, dann prägt die Stadt uns. Wenn man diese Aussage ernst nimmt, heißt das: Ich baue breite Geh- und Radwege und kleine und wenige Parkplätze. Dann bestimmt diese Infrastruktur das Verhalten der Menschen. Es ist nie anders herum. Dass es überhaupt erst einen Radentscheid gebraucht hat, ist eigentlich ein klares Zeichen dafür, dass die Politik versagt hat.

David (29) ist Maschinenbauingenieur

Verkehrswende in Gießen

Interview mit JÖRG BERGSTEDT

In Gießen wurden ab Anfang 2018 viele, oft kreative Aktionen für eine Verkehrswende durchgeführt. Wie kam es dazu?

Die Projektwerkstatt in Saasen ist seit 30 Jahren ein Haus, in dem und um das sich Menschen organisieren, die fernab von Normen, Standards, Labeln und Hierarchien kreativ-direkte Aktionen organisieren, ganze Kampagnen planen und inhaltliche Positionen erarbeiten. Je nachdem, wo Wirkung erzielt wird, wachsen Aktionen dann mal und werden umfangreicher, während andere versanden. Mit dem Verkehrswendethema landeten unabhängige Aktivist:innen der hiesigen Region offenbar mal wieder einen Volltreffer. Die erste Aktion war ein Flugblatt, das aufwändig aufgemacht war und so wirkte, als würde die Stadt zu neun Tagen Gratisfahren in Bus und Bahn einladen. Mit dem Fake-Flugblatt entstand eine große Aufmerksamkeit, was die Stärke solcher Aktionsmethoden zeigt. Inzwischen sind viele andere hinzugekommen. Gehzeuge, große Straßenfeste, Raddemos und ein präziser Vorschlag für einen kompletten Umbau der Stadt auf autofreie Mobilität haben die Verkehrswende zum Stadtgespräch Nummer eins gemacht.

Warum hast du dich hier engagiert?

Mein roter Faden bei politischen Aktionen ist die Herrschaftskritik. Ausbeutung, Unterdrückung und Ausgrenzung sind genauso die Folge von institutioneller Macht und der Jagd nach Profit wie die Umweltzerstörung. Es ist jedoch typisch für mich, immer wieder neue Themen aufzugreifen. Denn wenn eine öffentliche Aufmerksamkeit für etwas noch nicht da ist, braucht es spektakuläre Aktion, um allmählich eine Reichweite in die Gesellschaft hinein aufzubauen. Unsere Methoden der Direct Action sind genau dafür gemacht. Wir müssen auch mit wenigen Menschen und ohne große Ressourcen Wirkung entfalten. Die großen NGOs und Parteien greifen genauso wie die Medien erst dann Themen von sich aus auf, wenn die schon groß geworden sind.

Um welche politischen Ziele ging es bei den Aktionen?

Bei unseren Aktionen stehen immer mindestens drei Ziele dahinter. Zum einen ist es das Thema selbst, also aktuell in Gießen oft die Verkehrswende. Unsere Verkehrswendepäne enthalten ein umfangreiches Fahrradstraßennetz von ca. einem Drittel bisheriger Autostraßen, eine komplett autofreie Innenstadt und den Bau eines Straßenbahnnetzes mit Anschluss an die bestehenden Eisenbahnstrecken.

Unser zweites Ziel ist dann immer das grundsätzlichere, also die Überwindung von Profit- und Machtlogiken. So fordern wir, dass der Nulltarif eingeführt wird und diskutieren gerade mit den entsprechenden Gewerkschaften eine Kampagne, dass die Stadtwerke und andere nicht mehr betriebswirtschaftlich, sondern bedürfnisorientiert handeln sollen.

Dazu kommt das dritte Ziel – das ist die Wirkung nach innen. Uns kotzen die Ausrichtung politischer Arbeit an der Jagd nach Spenden, Mitgliedern und ständiger Präsenz des eigenen Logos in den Medien an. Das schafft Abhängigkeiten, brisante Themen und radikale Forderungen werden ausgelassen, konkurrierende oder radikale Gruppen ausgegrenzt.

Kannst du dir auch vorstellen, Dich in formalen Gremien wie Fahrgastbeiräten und ähnlichem zu engagieren?

Ja, aber nicht mit festem Mandat. Ich kooperiere eigentlich mit allen – nur wollen die mich häufig nicht. Viele hier in Gießen wundern sich, mit wem ich mich alles so treffe und austausche. Ich kann auch mit Gewerbevereinen oder der CDU reden. Ich würde aber niemals formal irgendwo mitmachen, weil ich dann plötzlich dieses Label hätte.

Brauchen wir vor allem politische Änderungen oder müssen vor allem die Menschen ihren Lebensstil ändern und zum Beispiel auf das Auto verzichten?

Menschen fahren Fahrrad, wenn es ein gutes Fahrradstraßennetz gibt, nicht wenn nochmal mehr Broschüren gedruckt werden, die zum Radeln im mörderischen Autoverkehr aufrufen. Kinder können wieder gefahrlos zur Schule laufen, wenn die Eltern-Taxis zurückgedrängt und sichere Fuß- und Radverbindungen ausgewiesen werden. Menschen nutzen den ÖPNV, wenn er gut ausgebaut und zum Nulltarif nutzbar ist. Will heißen: Eine Scheißpolitik zu machen und dann die Menschen aufzurufen, sich trotzdem umwelt- und sozial gerechter zu verhalten als es die Verhältnisse nahelegen, ist verlogen. Die Verhältnisse müssen sich ändern. Allerdings: Das von der Politik zu erwarten, ist Unsinn. Eine andere Welt ist möglich und nötig – aber wir werden sie erkämpfen müssen im öffentlichen Raum. ■

Jörg Bergstedt (55), laut Amtsgericht Gießen ein »Berufsrevolutionär«

Der besetzte Dannenröder Forst Interview mit HALVA und SAHRA

1 **Ihr seid im besetzten Dannenröder Wald aktiv, was macht ihr da?**

3 **H:** Zunächst mal können wir nur für uns selbst sprechen und nicht für alle Aktiven. Was ich sagen kann, ist, dass wir ganz verschiedene Dinge tun. Viele verschiedene Menschen haben verschiedene Vorstellungen, Prioritäten und Projekte. Vor allem wird natürlich an Baumhäusern und anderen Dingen gebaut. Es wird aber auch viel an einem guten Umgang miteinander und dem verantwortungsvollen Umgang mit Privilegien gearbeitet. Wir unterhalten uns viel über wichtige Themen und Utopien. Nicht zuletzt haben wir viel Spaß miteinander, singen zusammen, kochen. Führen ein Leben abseits der Konsumgesellschaft.

15 **Warum engagierst du dich hier?**

17 **H:** Aus verschiedenen Gründen. Zum einen, weil es vollkommen absurd ist in Zeiten des Klimawandels noch eine Autobahn zu bauen, obwohl eine Verkehrswende so dringend notwendig wäre. Gerade der Dannenröder Wald ist einer der wenigen alten Mischwälder, die es hier noch gibt, er ist ein Trinkwasserschutzgebiet und war Flora-Fauna-Habitat. Diesen Wald abzuholzen wäre ein Skandal. Zum anderen sind Besetzungen Orte, an denen Utopien gelebt und ausprobiert werden, es gibt die Möglichkeit, ein freies Leben abseits von Konsum und Zwang zu gestalten. Solche freien Räume und Projekte sind wichtig und wertvoll, sie sind ein Alternativmodell für eine mögliche zukünftige Gesellschaft.

25 **Welche politischen Ziele verfolgt ihr genau?**

27 **S:** Wir verfolgen erstmal grundsätzlich das Ziel, dass diese zeitlich vollkommen überholte Autobahn nicht gebaut wird. Damit geht der Schutz des bis zu 400 Jahren alten gesunden Mischwaldes einher und die konkrete Forderung nach einer Verkehrswende. Der motorisierte Individualverkehr wird mit diesem Bau deutlich verstärkt, also auch der CO₂-Ausstoß bei der Produktion der Fahrzeuge und bei deren Benutzung durch die Verbrennung von Benzin und Diesel. Durch den Straßenbau verschwinden CO₂ aufnehmende Flächen wie dieser Wald und werden dann durch eine Wärme absorbierende Betonschicht ersetzt. Unser Ziel ist ein Systemwandel statt eines Klimawandels.

43 **Kannst du dir auch andere Formen von Engagement vorstellen? Kannst du dir auch vorstellen, dich in formalen Gremien wie Fahrgastbeiräten und ähnlichem zu engagieren?**

45 **S:** Ich könnte mir zwar vorstellen in formaleren Gremien auch aktiv zu sein, aber für mich ist die-

se Waldbesetzung viel mehr als nur die konkrete Verhinderung der A49. Dennoch finde ich es super wichtig, dass es diese diversen Protestformen mit ihren unterschiedlichen Herangehensweisen gibt. Dass Menschen mit Formularen und Sitzungen gegen politische Unsinnigkeiten vorgehen, ist ebenso wichtig, wie Präsenz zu zeigen und direkt vor Ort diesen gesunden Mischwald zu schützen. In einer Besetzung kann aber auch ein Freiraum entstehen, wo wir von- und miteinander lernen können. Ich kann dort lernen, wie Baumhäuser gebaut werden, aber auch die politischen Aspekte einer Verkehrswende, oder wie wir gemeinsam ein achtsames, offenes und respektvolles Zusammenleben gestalten wollen. Wohingegen ein Fahrgastbeirat eher unpersönlich, formal und fokussiert auf konkrete Problematiken ist. Ich fühl' mich wohl, wenn ich mich in dem politischen Raum einer Waldbesetzung engagiere, aber für jede_n gibt es einen unterschiedlichen, persönlich passenden Rahmen der demokratischen Teilhabe.

55 **Brauchen wir vor allem politische Änderungen oder müssen eher die Menschen ihren Lebensstil ändern und zum Beispiel auf das Auto verzichten?**

57 **S:** Wenn ich mich beispielsweise in einem Ort im Vogelsberg entscheide, heute mal nicht mit dem Auto in die nächstgrößere Stadt zu fahren, habe ich erstmal möglicherweise keine Bushaltestelle im näheren Umkreis und im nächsten Dorf kommt eine Verbindung zu einem Bahnhof einmal, vielleicht zweimal am Tag. Und eine Strecke, die ich mit dem Auto innerhalb von einer Stunde überwinde, braucht aufgrund von fehlendem öffentlichem Nahverkehr vielleicht das fünffache. Die Bahnlinien Kirchhain-Homberg und Alsfeld-Bad Hersfeld wurden im Vogelsberg und andere anderswo von der Politik stillgelegt oder nicht ausgebaut. Viel einfacher wäre es, eine Bahn auf schon vorhandene Gleise zu setzen, anstatt eine komplette unnötige Autobahn zu bauen. Auch der Preis eines Bus- oder Bahnfahrertickets wird politisch entschieden. Wenn ich in einer Stadt mit guten Verkehrsanbindungen lebe und ich mir die Nutzung des ÖPNV finanziell leisten kann, dann kann und sollte ich auf mein Auto verzichten. Mein persönlicher Spielraum hängt jedoch von den politisch gegebenen Bedingungen ab. Dementsprechend braucht es ganz klar politische Änderungen. ■

Halva (17) und Sahra (16) sind Schülerinnen

Fahrgastbeirat Heidelberg Interview mit CHRISTEL

Du bist im Fahrgastbeirat Heidelberg aktiv. Was ist das eigentlich?

Der Fahrgastbeirat ist ein Bindeglied zwischen den Fahrgästen und den Verantwortlichen des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV). Die Stadt Heidelberg und der Verkehrsverbund sind die Auftraggeber für den ÖPNV. Wir versuchen Verbesserungen für die Fahrgäste des ÖPNV zu erreichen. In Heidelberg ist der Fahrgastbeirat vor ungefähr 10 Jahren vom Gemeinderat eingesetzt worden und setzt sich aus 15 Mitgliedern zusammen. Aus jedem Stadtteil von Heidelberg ist ein Mitglied im Fahrgastbeirat, einfach weil in den unterschiedlichen Stadtteilen unterschiedliche Probleme auftreten können. In Heidelberg kann man sich für den Fahrgastbeirat bewerben und dann wird ausgelost. In anderen Städten setzt sich der Fahrgastbeirat teilweise aus Mitgliedern von verschiedenen Gremien zusammen, z. B. BUND, ADFC, Gewerkschaften. Aber das hat dann eine andere Struktur.

Warum engagierst du dich hier?

Ich selbst nutze den ÖPNV schon seit Jahrzehnten. Ich habe kein Auto und fahre immer mit dem ÖPNV oder der DB, wenn ich nicht Fahrrad fahre oder laufe. Da habe ich die Erfahrung gemacht, dass Vieles doch nicht so klappt und es ist schwierig, die Ideen, die man hat, einzubringen. Der Fahrgastbeirat kann die Ideen von Fahrgästen aufnehmen, Verbesserungen erreichen und versuchen, auf Schwachstellen hinzuweisen, und das war meine Motivation zur Mitarbeit. Und es ist natürlich klar, dass eine Verbesserung von Klima- und Umweltschutz nur durch eine Verkehrswende erreicht werden kann, also auch durch eine Verbesserung des ÖPNV und deshalb habe ich mich in diesem Bereich engagiert.

Welche Ziele verfolgt ihr genau?

Zum einen sind es Alltagsgeschichten: Dass der ÖPNV pünktlich und zuverlässig ist. Dass Bahnen und Haltestellen sauber sind. Dass man sich sicher fühlt, dass die Nutzer gut informiert werden, auch wenn es Änderungen gibt. Dann haben wir aber auch eigene Ideen, zum Beispiel wie man Linien verbessern kann, Linienverdichtung, Taktverdichtung, verbesserte Anschlussbeziehungen am Abend und am Wochenende, also dass gerade in diesen Schwachzeiten der ÖPNV ausgebaut und verdichtet wird. Und wir haben das Ziel, dass durch einen guten ÖPNV Autos immer überflüssiger werden. Deshalb können uns Nutzer_innen auch schreiben, welche Erfahrungen

gen sie mit dem ÖPNV gemacht haben, wir verfolgen das und schauen, ob man da was verbessern kann. Gleichzeitig können wir auch selbst Initiativen ergreifen, so haben wir uns vor einigen Jahren mit dem kostenlosen ÖPNV beschäftigt und eine öffentliche Veranstaltung dazu gemacht. Das hängt auch davon ab, was für Menschen gerade im Fahrgastbeirat sind. Das Engagement und die Zielsetzung der einzelnen Mitglieder sind manchmal etwas unterschiedlich, obwohl alle den ÖPNV nutzen und alle als großes Ziel die Verbesserung des ÖPNV haben.

Kannst du dir auch andere Formen von Engagement vorstellen? Kannst du dir auch vorstellen an Demonstrationen teilzunehmen oder an so etwas wie der Blockade der IAA letztes Jahr?

Da kann ich natürlich nicht für den ganzen Fahrgastbeirat sprechen, aber ich persönlich kann mir auf jeden Fall Demos vorstellen. Aktuell bin ich zum Beispiel bei Fridays for Future dabei, früher bei anderen Sachen. Bei Blockaden bin ich in der Zwischenzeit skeptischer geworden, manchmal habe ich auch ein bisschen Angst. Das ist für mich persönlich gerade keine Option.

Brauchen wir vor allem politische Änderungen oder müssen vor allem die Menschen ihren Lebensstil ändern und z. B. auf das Auto verzichten?

Ich denke, es ist kein »und« oder »oder«, sondern es muss beides kommen. Die Menschen müssen ihren Lebensstil ändern, aber einige werden das nicht freiwillig tun und ich denke, durch politische Aktivitäten kann man bestimmte Sachen und Verhaltensweisen auch lenken. Also wenn man sich ansieht, wie in Kopenhagen immer breitere Fußgänger- und Fahrradwege gemacht worden sind, Parkplätze in der Innenstadt vermindert wurden und so weiter. Dadurch ist ein Anreiz geschaffen worden für die Nutzer und Nutzerinnen, den ÖPNV zu nutzen oder das Fahrrad zu nutzen, und dann lässt man das Auto stehen. Und wenn die Parkplatzgebühren höher werden, wird es unattraktiver Auto zu fahren. Aber wenn die Preise des ÖPNV immer steigen und die Kosten für das Auto nicht, ist das kontraproduktiv. Man braucht einen großen Rückhalt durch die Politik, dann kann man einiges steuern. ■

Christel (65), Mathematikerin im Ruhestand

Sand im Getriebe der IAA Interview mit CHARLIE

1 **Du bist bei Sand im Getriebe aktiv. Was macht
ihr da?**

Sand im Getriebe als Gruppe ist in der Verkehrs-
wende tätig. Viele Leute kennen Sand im Getrie-
be vom Aktionswochenende zur IAA – also einer
Automesse in Frankfurt – das 2019 viele Akteure
als Bündnis zusammen veranstaltet haben. Der Teil
von Sand im Getriebe war, dass eine Aktion des ziv-
ilen Ungehorsams organisiert wurde und dort die
Messeeingänge einen Tag lang blockiert wurden.
Das hat ziemlich gut funktioniert und es gab viele
Teilnehmer_innen. In dieser Aktion ist es vor allem
gelingen, dass der öffentliche Diskurs beeinflusst
werden konnte. Es hat unglaublich gut geklappt,
dass man fast nicht über die IAA reden konnte,
ohne über die Proteste und über die Verkehrswen-
de zu sprechen. Das Ganze machen wir natürlich,
weil der Verkehr einer der klimaschädlichsten Sek-
toren ist – klima- und menschengeschädlich könnte
man fast sagen. Sand im Getriebe sieht sich auch
als Teil der Klimagerechtigkeitsbewegung und wir
wollen auch weiterhin Sand ins Getriebe der Au-
toindustrie streuen.

Warum engagierst du dich hier?

Ich war letztes Jahr selbst als Teilnehmerin bei
den Protesten in Frankfurt dabei und hatte auch
schon vorher viele Themen rund um das Thema
Mobilität und Verkehr, die mich einfach persön-
lich sehr gestört haben. Zum Beispiel wenn ich
durch die Stadt laufe oder mit dem Rad fahre und
merke, ich habe kaum Platz, alles ist darauf ausge-
legt, dass Autos gut vorankommen und die Stra-
ßen möglichst breit sind. Problematisch fand ich
auch, wie normalisiert und wie idealisiert Auto-
fahren in Deutschland war. Autos sind ein Symbol
für Freiheit. Wir wollen große Autos, schwere Au-
tos, teure Autos als Prestigeobjekte für uns. Und
das hat enorme Folgen, die wir täglich spüren: Die
ganzen versiegelten Flächen, zugeparkte Flächen,
Luftverschmutzung, einen enormen Lärm, dem
wir jeden Tag ausgesetzt sind. Das sind so die einen
Folgen, die wir merken.

Aber dann eben auch die klimatischen Folgen,
die wir vielleicht hier noch nicht spüren, die aber
andere Menschen auf der Welt schon enorm spü-
ren und die auch noch drastischer werden kön-
nen. Der Verkehrssektor ist der Sektor, in dem die
Emissionen immer noch weiter steigen, der aber
gleichzeitig eine starke politische Lobby hat. Die
Konzerne sind sehr stark, und da wird viel zu sel-
ten hingeschaut. Durch Fridays for Future kam
ein großer Schwung, klimatechnisch wurde viel

geredet, auch politisch, aber der Verkehrssektor
fällt immer so ein bisschen hinten runter. Und
Sand im Getriebe hat mit den Forderungen, die
sie gestellt haben, sehr viel vereint, was ich unter-
stützenswert finde.

Welche politischen Ziele verfolgt ihr genau?

Die Kernforderungen von Sand im Getriebe
sind autofreie Städte, konkret mehr Raum und
Platz für Fuß- und Radverkehr und wir wollen
einen massiven Ausbau des ÖPNV und kosten-
losen Nahverkehr. Das sind so die Hauptpunkte.
Weiterführend ist natürlich auch die Klimagerech-
tigkeit ein wichtiger Punkt, würde ich sagen.

**Kannst du dir auch andere Formen von
Engagement vorstellen? Kannst du dir auch
vorstellen dich in formalen Gremien wie
Fahrgastbeiräten, Kommunalparlamenten
und ähnlichem zu engagieren?**

Ich glaube, formale Gremien kommen für mich
persönlich nicht in Frage. Es gibt Leute, die sich
dort engagieren und die super unterstützenswert
sind, denke ich. Ich selbst bin auch in anderen
Formen aktiv, aber nicht in so formalen. Ich denke,
dafür muss man die geeignete Person sein, und
momentan ist der etwas aktivistischere Kontext
für mich besser. Auch weil wir dort den Druck
aufbauen können, der dann in formalen Gremi-
en gut genutzt werden kann.

**Brauchen wir vor allem politische Änderungen
oder müssen vor allem die Menschen
ihren Lebensstil ändern und z. B. auf das
Auto verzichten?**

Das kann man, glaube ich, nicht auseinander
denken. Wir appellieren bei Sand im Getriebe
natürlich sehr stark an die Politik und versuchen
dort Druck aufzubauen und wollen natürlich auch
politische Entscheidungen erwirken. Aber dass alle
Menschen selbst sich auch bewusst werden müssen
über ihren eigenen Lebensstil, ihre eigenen Privile-
gien und ihr Mobilitätsverhalten, ist ein wichtiger
Punkt. Nur mit politischen Entscheidungen wird es
nicht funktionieren, aber auch der eigene Lebens-
stilwandel wird ohne politische Veränderung nicht
funktionieren. Wenn wir politisch zum Beispiel
nicht erreichen, dass der ÖPNV ausgebaut wird,
was einfach an politischen Entscheidungen hängt,
weil es auch um Finanzierung geht und so weiter,
dann wird es nicht funktionieren, dass plötzlich die
ganzen Einwohner_innen auf ÖPNV umsteigen.
Also ich glaube, das muss Hand in Hand gehen. ■

Charlie (21) studiert

Initiative Allerleihrad
Interview mit AMATA

1 **Du bist bei der Initiative Allerleihrad aktiv.**
2 **Was macht ihr da?**

3 Also, auf den Punkt gebracht, würde ich sagen,
4 dass wir E-Lastenräder als Gemeingut zur Verfüg-
5 ung stellen. Gemeingut bedeutet im Prinzip, dass
6 alle die Räder nutzen können und die Räder auch
7 von allen sind. Alle können sich da auch beteiligen.
8 Wir leben davon, dass uns Leute unterstützen – ob
9 sie Geld spenden oder dann später ein Pate oder
10 eine Patin für ein Fahrrad werden oder sich sonst
11 an dem Zur-Verfügung-Stellen des Gemeinguts
12 beteiligen. Daher kommt auch der Name: Aller-
13 leihrad soll eigentlich heißen, es ist ein Leihrad
14 von allen für alle.

15 **Warum engagierst du dich hier?**

16 Ich engagiere mich auch noch in anderen Kon-
17 texten, aber Mobilität ist mir eigentlich von daher
18 besonders wichtig, weil für mich letztlich das End-
19 ziel ist, dass wir global eine Gesellschaft haben, in
20 der wir nicht über unsere Verhältnisse leben, in
21 der wir alle gut leben können. Und ich finde, im
22 Verkehrsbereich leben wir in Deutschland ganz
23 besonders über unsere Verhältnisse. Und gleich-
24 zeitig ist es ein Bereich, in dem man sehr leicht
25 eigentlich etwas ändern könnte. Leute legen kurze
26 Wege zurück und fahren mit dem Auto. Kurze
27 Wege sind aber ideal, um mit dem Rad zu fahren.
28 Gleichzeitig ist es so, dass viele Leute deswegen
29 ein Auto haben, weil sie eben auch Sachen trans-
30 portieren müssen. Und wenn wir Lastenräder zur
31 Verfügung stellen, machen wir es leichter möglich,
32 dass Leute auch ohne Auto leben können.

33 **Welche Ziele verfolgt ihr genau?**

34 Eigentlich geht es darum, zu erfahren: Ich kann
35 ja eigentlich alles mit dem Rad machen. Uns ist
36 natürlich klar, dass es gerade im ländlichen Raum
37 nochmal ganz andere Dinge braucht – wie Nah-
38 verkehr und so weiter – um wirklich auf das Auto
39 verzichten zu können. Aber in der Stadt Fulda, die
40 eine sehr kleine Stadt ist, würde ich sagen, dass die
41 meisten Leute sehr leicht auf ein Auto verzichten
42 könnten. Es gibt hier halt keine Fahrradkultur. In
43 Fulda fahren im Moment noch sehr wenige Leute
44 mit dem Fahrrad. Wir möchten das einfach viel
45 selbstverständlicher machen. Wir wollen dafür sor-
46 gen, dass der Stadtraum von Autos befreit wird.
47 Dass wir in einer Stadt leben, wo es gute Luft gibt,
48 wo es leise ist, wo wieder mehr auf der Straße ge-
49 spielt werden kann, wo der Straßenraum wieder
50 mehr Begegnungsraum werden kann.

51 **Kannst du dir auch andere Formen von**
52 **Engagement vorstellen? Kannst du dir auch**

53 **vorstellen an Demonstrationen teilzunehmen**
54 **oder in formalen Gremien wie Fahrgast-**
55 **beiräten mitzuarbeiten?**

56 Allerleihrad wird ja auch getragen von Verkehrs-
57 wende Fulda, was mittlerweile eine Regionalgrup-
58 pe des VCD¹ ist. Und Verkehrswende Fulda ist auch
59 entstanden durch Leute, die bei Attac aktiv sind, es
60 gibt da also sehr viel Zusammenarbeit. Jedenfalls
61 macht Verkehrswende Fulda auch Sachen wie den
62 Parking Day, das heißt, wir besetzen Parkplätze
63 und frühstücken da. Oder wir sind mit ganz vielen
64 Fahrrädern zu Autoparkplätzen gefahren und ha-
65 ben dort die Fahrräder abgestellt. Wir haben auch
66 an der großen Aussteigen-Demo teilgenommen
67 und sind von Fulda aus nach Frankfurt gefahren.
68 Das hat erfordert, dass wir hier einen Tag früher
69 losgefahren sind und in Gelnhausen übernachtet
70 haben, weil wir auch wollten, dass alle mitkom-
71 men können – auch Leute, die nicht so fit sind. Ich
72 finde, dass alle diese Aktionsformen unglaublich
73 wichtig sind. Aus meiner Sicht sind gerade so un-
74 gehorsame Aktionsformen wichtig, weil ich denke,
75 dass die Zeit drängt und leider gibt es hier so eine
76 Aufmerksamkeitsökonomie, die bestimmte Arten
77 von Aktionsformen fast nicht mehr wahrnimmt.

78 **Brauchen wir vor allem politische Änderungen**
79 **oder müssen vor allem die Menschen**
80 **ihren Lebensstil ändern und z. B. auf das**
81 **Auto verzichten?**

82 Wir brauchen beides. Wenn ich jetzt zum Bei-
83 spiel in dem kleinen Ort Elters hier in der Rhön
84 wohne, komme ich nach 16:30 Uhr ohne Auto
85 nicht mehr nach Fulda rein. Das bedeutet, wir
86 brauchen politische Änderungen, damit Mobilität
87 möglich ist, damit es öffentlichen Nahverkehr und
88 eine Alternative zum Auto gibt. Ich finde, es ist
89 sehr leicht, wenn ich mitten in Frankfurt wohne,
90 einfach zu sagen, verzichte auf dein Auto. Aber
91 wir brauchen tatsächlich politische Veränderun-
92 gen, damit es Leuten ermöglicht wird, ökologisch
93 und nachhaltig mobil zu sein. Gleichzeitig wer-
94 den wir diese Mobilität nicht bekommen, wenn
95 nicht ganz viele Menschen sich engagieren und
96 einsetzen dafür, dass wir das haben. Politik lebt ja
97 auch von dem Engagement Einzelner, und das hat
98 etwas mit Lebensstil zu tun in gewisser Weise. ■

Amata (54), arbeitet befristet als Dozentin an der
Fachhochschule

1 Der VCD ist ein gemeinnütziger Umweltverband, der sich seit 1986 für eine klimaverträgliche, sichere und gesunde Mobilität für Menschen einsetzt.

Kinder- und Jugendparlament

M1 Antrag des Kinder- und Jugendparlaments





Antrag des Kinder- und Jugendparlaments	Vorlagen-Nr.: VO/7039/2019
	Status: öffentlich
	Datum: 30.09.2019

Beratungsfolge:		
Gremium	Zuständigkeit	Sitzung ist
Magistrat	Stellungnahme	Nichtöffentlich
Haupt- und Finanzausschuss	Vorberatung	Öffentlich
Stadtverordnetenversammlung	Entscheidung	Öffentlich
Ausschuss für Schule, Kultur, Sport und Bäder	Vorberatung	Öffentlich

Antrag des Kinder- und Jugendparlaments betr. kostenloses Schülerticket

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Magistrat der Universitätsstadt Marburg wird gebeten, für alle Schülerinnen und Schüler, die ihren Hauptwohnsitz in der Universitätsstadt Marburg haben, ein kostenloses Schülerticket Hessen zur Verfügung zu stellen.

Begründung:

Aktuell bekommen nur Schülerinnen und Schüler ein solches Ticket bezahlt, deren Wohnsitz mindestens zwei (bei Grundschüler*innen) bzw. drei (bei Schüler*innen auf weiterführenden Schulen) Kilometer Luftlinie von der nächstgelegenen Schule entfernt ist. Das ist benachteiligend, da einige Schülerinnen und Schüler, trotz gleichem Schulweg, ein Ticket bezahlt bekommen und andere nicht. Schülerinnen und Schüler, die ein solches Ticket bezahlt bekommen, können in ganz Hessen kostenlos den ÖPNV benutzen, während Schülerinnen und Schüler, die das Ticket nicht bezahlt bekommen, Tickets für den ÖPNV kaufen müssen. So entstehen diesen Schülerinnen und Schülern beispielsweise bei Ausflügen zusätzliche Kosten. Schülerinnen und Schülern, die die Sekundarstufe II besuchen, entstehen so ebenfalls zusätzliche Kosten im Vergleich zu anderen Schülerinnen und Schülern.

Mit der Finanzierung eines solchen Tickets könnte man diesen Nachteil ausgleichen. Des Weiteren würden Anreize geschaffen, verstärkt den ÖPNV zu nutzen, anstatt mit dem Auto gefahren zu werden, und so schon früh im Leben einen nachhaltigen Lebensstil zu etablieren.

Für das Kinder- und Jugendparlament

Elias Hescher
Vorsitzender

Ausdruck vom: 13.01.2020
Seite: 1/2

M2 Was ist das Kijupa Marburg?

VIDEO



www.attac.de/bima-kijupa

Quelle: Kijupa Marburg

M3 Schüler kämpfen für das Gratis-Busfahren

1 **Das von Jugendvertretern geforderte kostenlose Nahverkehrs-Ticket für Marburger Schüler wird es nicht geben. Der Magistrat verweist auf Kosten in Millionenhöhe – will aber das Land Hessen zu einer Gesetzesreform bewegen.**

Marburg – Sie ist eine Ausgeschlossene. Jedes Mal, wenn Johanna Wahl, die auf die Martin-Luther-Schule (MLS) geht, Bus fahren will, bekommt sie das zu spüren. Denn während viele ihrer Freunde mit ihrem Hessenticket einfach einsteigen und gratis durch das ganze Bundesland reisen können, muss Wahl den Geldbeutel zücken, für jede Strecke bezahlen.

»Mein Taschengeld für Mobilität ausgeben zu müssen, ist ärgerlich«, sagt sie. Und eben nicht nur, um mal eben – wie es das Hessenticket ihren Freunden und vielen anderen ermöglicht – mit der Clique nach Gießen oder gar Frankfurt zu fahren. Vielmehr betrifft es Wahl auf ihren Schulwegen [...]. »Mir beschert die aktuelle Regelung ein ganz lebenspraktisches Problem.«

Was sie meint: Maßgeblich für die Frage, wer ein Hessenticket bekommt und wer nicht, ist eine landesweit geltende Entfernungsregelung, die sich nach dem Schulweg der zurückzulegenden Distanz richtet.

Für sie selbst, so Wahl, sei das zwar »unfair und nervig«, haue aber dank der Eltern finanziell noch hin. Aber für jene Familien, die gerade so über Stadtpass-Niveau verdienten, sei »das Ausgeben von ein paar Euro hier, ein paar Euro dort, eine merkliche finanzielle Belastung«. Elias Hescher, der das Gymnasium Philippinum besucht, unterstützt Wahls Kampf im parlamentarischen Schulausschuss: Das Hessenticket habe »neue Ungerechtigkeiten« geschaffen, auf die es nun politisch zu reagieren gelte. »Ticket und Teilhabe hängen zusammen«, sagt er.

Gegen Insellösung

Aktuell übernimmt die Stadt für rund 2.000 der insgesamt etwa 11.100 der in Marburg zur Schule gehenden Schüler die Kosten für die Nahverkehrstickets. Nach Berechnungen des Magistrats würde die Gratis-Ticketforderung des Kinder und Jugendparlaments weitere 8.800 Schüler, die mitunter auch in Umland-Schulen gehen, betreffen. Jährliche Kosten: mindestens 2,4 Millionen Euro. Die Stadt als Schulträger könne und wolle die Landesleistung Hessenticket nicht bezahlen: Zu viel Aufwand für zu wenig Ertrag. »Eine Insellösung kann es nicht geben«, sagt Jens Seipp, CDU-Fraktionschef. Schon gar nicht, wenn damit »faktisch

Freizeitaktivitäten außerhalb der Stadtgrenzen finanziert werden«, wie Walter Jugel (CDU) ergänzt. FDP-Stadtverordnete Lisa Freitag warnt vielmehr – mit Verweis auf Landesbedienstete, Senioren und nun Schüler – vor der »staatlichen Erfüllung der Begehrlichkeiten jeder Einzelgruppe«.

Mit einem Vorstoß im Sinne der Jugendvertreter würde man laut Christa Perabo (Grüne) aber »nur vorübergehend in Vorleistung gehen« und so das Land Hessen »unter Druck setzen« und kommunal »Nachzügler animieren«, sodass die Landesregierung das Schulgesetz reformieren und man allen Schülern das Hessenticket gewähren müsse.

Auch wenn es die Stadt viel Geld koste, sei die geforderte Kostenübernahme – nicht zuletzt wegen des in der Universitätsstadt geltenden Klimanotstands – laut Wahl eine »sinnvolle Investition in die Zukunft« und ziele ja auf genau die Generation ab, die für eine Verkehrswende hin zu Bus- und Zugnutzung und weg vom Autofahren erzogen werden solle.

Verweis auf Landesaufgaben

Für die Links-Fraktion ist es ohnehin nur eine Frage des politischen Willens: Steigere die Stadt ihre Einnahmen – über Gewerbesteuer-Erhöhung oder Sparkassen-Ausschüttung – könne sie Gratis-Tickets stemmen. Inge Sturm (Linke) sagt: »Das Geld ist da, man muss es sich nur holen.« Die Fraktion fordert ohnehin seit mehreren Jahren einen grundsätzlichen Gratis-Nahverkehr in der Universitätsstadt. Das einzuführen würde laut Magistrat jährlich mindestens zehn Millionen Euro kosten.

Die »Hessenticket«-Forderung des Kinder- und Jugendparlaments ist jedenfalls am Freitagabend von der Mehrheit der Stadtverordneten-Versammlung mit dem Verweis auf Landesaufgaben abgelehnt worden. Stattdessen soll nach Willen der [...] Regierung aus SPD, BfM und CDU die Landesregierung vom Magistrat angeschrieben, zum Handeln aufgefordert werden – so, wie bereits vor rund drei Jahren. Ergebnislos.

Stadtpass federt Härten ab

[...] Stadträtin Kirsten Dinnebier (SPD), die eine Bezugs-Berechtigung von der Grund- bis Berufsschule grundsätzlich befürwortet, verweist zwar auf bestehende Regelungen: »Der Stadtpass federt echte Härten ab.« Sie glaube aber, dass wegen der Klimadebatte »Bewegung reinkommt« in das jahrzehntealte, aber wegen des räumlich weiter denn je greifenden Hessentickets »verschärfte Problem« von Schülerbeförderungskosten. [...]

Quelle: Björn Wisiker in Oberhessische Presse vom 01.02.2020

Selbst aktiv werden¹

Häufig stellt sich die Frage, was genau jede_r selbst tun kann, um aktiv zu werden und die »Welt zu verbessern«, an welcher Stelle man am besten ansetzt und wie es am einfachsten gelingt, größere gesellschaftliche Veränderungen anzustoßen. Der

folgende Entscheidungspfad kann bei diesem Prozess inspirieren und eine Hilfestellung bieten, indem er zu verschiedenen Fragen kleine Anregungen gibt.

ARBEITSVORSCHLAG
Füllen Sie bei Frage 1 bis 5 die leeren Kästen mit eigenen Antworten. Wenn Ihre Antwort einer der vorgegebenen entspricht, können Sie diese auch umkreisen; Mehrfachnennungen sind möglich.

Sammeln und schreiben Sie bei Frage 6 bis 7 Ihre ersten Schritte (und Verbündeten) auf, die nötig sind, um die eigene Aktion zu planen und zu realisieren.

Frage 1: Für welches Thema brenne ich und möchte mich noch stärker einsetzen?

nachhaltige Mobilität	sozial-ökologische Landwirtschaft
Partizipation und Teilhabe	Schutz von Ökosystemen
soziale & ökologische Gerechtigkeit	erneuerbare Energien

Frage 2: Auf welcher Ebene kenne ich Strukturen und kann mir vorstellen, Veränderungen zu bewirken?

am Arbeitsplatz	in der Kirchengemeinde
in der (Hoch-)Schule	in der Gemeinde / Stadt
in der Nachbarschaft	im Verein / in einer NGO
in einer Partei	in einer politischen Gruppe
im Betriebsrat	auf Landes-, Bundes- oder EU-Ebene

¹ Dieses Arbeitsblatt wurde inspiriert durch www.germanwatch.org/de/handprint

Frage 3: Wie kann ich mein Vorhaben am besten umsetzen?

Argumente formulieren	mit Abgeordneten reden
Petition/Bürgerbegehren starten	Versammlung, Vorstandssitzung einberufen
Demonstration organisieren	nachhaltige Alternativen aufzeigen
kreativer Protest – Kunst & Kultur mit einbinden	Gewerkschaft

Frage 4: Welche Verbündeten brauche ich dafür?

Kolleg_innen/Mitschüler_innen	Politiker_innen
Expert_innen	Wirtschaftsakteure
(Hoch-)Schulleiter_in / Vorstand	
Journalist_innen	Sponsor_innen

Frage 5: Wie viele Verbündete brauche ich dafür?

	5–20	20–50
50–100	100–1.000	>1.000

Frage 6: Meine ersten notwendigen Schritte, um die Veränderungen einzuleiten.

Was?	Wen?	Wie?	Wann?	Ziel?

Frage 7: Welche Verbündeten helfen mir dabei?

—

—

attac
Bildung

Wirtschaft demokratisch gestalten lernen

www.attac.de/bima