

Planungs- und Durchführungshilfe zum Projekt

„ICH HABE DIE WAHL“ – BUS, BAHN, RAD, AUTO? WO SIND UNSERE KOMMUNALPOLITIKER GEFORDERT?

Joachim Birk

Senta Köchel

Michael Stern

Betreut durch:

Dr. Susann Richter

Eingereicht am 02. Juli 2014

Sommersemester 2014

INHALTSVERZEICHNIS

1	Vorbetrachtung	1
2	Ziele	3
3	Ablauf	5
4	Mediennutzung	10
4.1	Begründung ausgewählter Medien	10
4.2	Benötigtes Material	12
5	Potentielle Probleme und Vorschläge zum Umgang mit ihnen	16
6	Ausblick	18
	Literaturverzeichnis	19

1 VORBETRACHTUNG

Jugendliche sind häufig aufgrund ihres Alters in ihrer alltäglichen Mobilität auf eine Vielfalt an Verkehrsmitteln angewiesen. Besonders im ländlichen Raum stellen Bus, Bahn, Fahrrad und Moped unverzichtbare Elemente der Fortbewegung dar. Von ihnen hängt ab, inwieweit junge Menschen am kulturellen Leben, an sportlichen Freizeitmöglichkeiten sowie schulischen Verpflichtungen (bequem) partizipieren können. Daraus folgt, dass ein natürliches und unterbewusstes Interesse für die verkehrstechnischen Probleme oft vorliegt. Jedoch sind Jugendliche, wenn man sie auf die Thematik direkt anspricht und nach Verbesserungsvorschlägen für konkrete Probleme fragt, meist nur in der Lage, diffuse Forderungen zu formulieren.

Das Ziel unseres Verkehrsprojektes war, das unterschwellig vorhandene Problembewusstsein zu aktivieren und es den Jugendlichen auf diese Weise zu ermöglichen, sich konstruktiv in die kommunale Verkehrspolitik einzumischen und ihre Rolle als Adressaten von Politik wahrzunehmen.

Die konkrete Durchführung des hier beschriebenen Projektes fand am Donnerstag, den 15. Mai 2014 in der Jungen Gemeinde Graupa-Liebenthal statt. Die folgende Planungs- und Durchführungshilfe, welche Grundlage dieser Veranstaltung war, wird jedoch allgemein gehalten, sodass sie flexibel in diversen Jugend- oder Erwachsenengruppen – sowohl im städtischen als auch im ländlichen Raum – eingesetzt werden kann. Das Gleiche gilt für die Tatsache, dass sich unsere Planung auf eine zu dem Zeitpunkt der Durchführung unmittelbar bevorstehende Wahl des Stadtrates und der Ortschaftsräte am 25. Mai 2014 bezog. Solch ein spezifischer Wahltermin ist jedoch für die Realisierung der nachstehenden Konzeption nicht zwingend notwendig: Es ist zu jedem Zeitpunkt essentiell, dass Jugendliche und Erwachsene mit ihren Forderungen an politische Vertreter herantreten.

Im Kontext unseres Projekts konnten wir mit zwölf Jugendlichen im Alter von 14 bis 19 Jahren arbeiten. Spannend war hierbei die große Spannweite an Verkehrsmitteln, welche die Teilnehmer täglich nutzten. Während die Jungen eher Fahrrad, Moped und PKW bevorzugten, fanden sich unter den Mädchen mehr Fußgängerinnen und Nutzerinnen des ÖPNV. Einerseits war für die Jugendlichen, die an unserem Projekt teilnahmen, die Nutzung des ÖPNV innerhalb der Großen Kreisstadt Pirna wichtig. Andererseits interessierten sie sich auch für die Verkehrsverbindungen, die Jugendlichen zwischen Pirna und der Landeshauptstadt Dresden zur Verfügung stehen.

2 ZIELE

Vor der inhaltlichen und methodischen Konzeption eines Unterrichtsprojektes Verkehr sollte stets eine intensiv durchdachte Zielorientierung erfolgen. Nur auf Grundlage angemessener und kompetenzorientierter Ziele lässt sich ein solches Projekt dergestalt durchführen, dass es für die Zielgruppe lebensrelevante Ergebnisse produziert. Das von uns vorgeschlagene und auf zahlreiche Zielgruppen anwendbare Verkehrsprojekt verfolgt die nachfolgenden Ziele:

- **Die Teilnehmer werden sich der Problematik und Komplexität eines optimalen Verkehrsnetzes bewusst.**

Es ist unbestritten, dass verkehrspolitische Entscheidungen von einer enormen Komplexität geprägt sind. Bundes-, Landes- sowie Kommunalpolitiker müssen bei ihrer Entscheidungsfindung viele Faktoren berücksichtigen, die sich auf das alltägliche Leben der Bürger, welche sie politisch vertreten, auswirken. Auch wenn populistische Instanzen einfache Problemlösungen für vielschichtige Defizite anbringen, versucht das hier beschriebene Projekt diesen Tendenzen entgegenzuwirken, indem es für die real existierende Komplexität sensibilisiert.

- **Die Teilnehmer sind in der Lage, Probleme hinsichtlich ihrer alltäglichen Nutzung von vielfältigen Verkehrsmitteln zu erkennen.**

Die Ziele unseres Verkehrsprojektes bauen unmittelbar aufeinander auf. Um ein Bewusstsein für die Problematik und Komplexität eines optimalen Verkehrsnetzes zu erlangen, ist es unabdinglich, bei der Lebenswelt der Teilnehmer anzusetzen. Eine Vorgaben von vermeintlich die Zielgruppe betreffenden Problemen kann nicht zielführend sein, vielmehr muss bei dem realen Alltag der Teilnehmer begonnen werden. Es ist weiterhin davon auszugehen, dass kaum ein Bürger stets nur *ein* Verkehrsmittel benutzt. Jedoch ist es möglich, dass Menschen anneh-

men, sie täten eben dies. Viele Verkehrsmittel wie das Fahrrad werden als selbstverständlich angesehen.

- **Die Teilnehmer können ihre Probleme auf einer Karte lokalisieren und visuell darstellen.**
Ein wesentliches Ziel des Projektes stellt die Fähigkeit der Zielgruppe dar, ihre Alltagsprobleme visuell zu übertragen und sich so auf einer abstrakteren Ebene vor Augen zu führen. Hierzu bedarf es sowohl der Fertigkeiten des Kartenlesens, räumlichen Vorstellungsvermögens, als auch die Identifizierung entscheidender geografischer Punkte. Die Arbeit mit einer Karte ermöglicht es, Zusammenhänge und Wechselwirkungen verschiedener Verkehrsmittel und den mit ihnen zusammenhängenden Verkehrssituationen zu erkennen.
- **Die Teilnehmer sind in der Lage, Lösungsstrategien für die erkannten Problemlagen zu entwickeln.**
Auf die Sensibilisierung für und Lokalisierung von Problemlagen kann nun eine Erarbeitung von adäquaten Lösungsstrategien erfolgen. Hierbei ist zu beachten, dass die erwägten Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssituation ihrerseits wiederum zu komplexen Auswirkungen führen werden. Da es keine trivialen Lösungen für verschachtelte Herausforderungen geben kann, muss an dieser Stelle einer Frustration vorgebeugt werden. Je nach Alter und Vorwissen der Zielgruppe werden die Lösungsstrategien mehr oder weniger auf Wechselbeziehungen zu weiteren Gegebenheiten eingehen (Beispielsweise kann es notwendig sein, bei der Einführung einer Buslinie Schaltzeiten von Lichtsignalanlagen anzupassen).
- **Die Teilnehmer reflektieren ihre Arbeitsergebnisse, bilden sich auf dieser Grundlage ihre individuelle Meinung und können notwendige Lösungen nach ihrer Priorität einschätzen.**
Charakteristisch für unser Projekt ist die Arbeit in Kleingruppen. Darum muss ein Austausch von Meinungen, Ideen und Kritik der einzelnen Gruppen gewährleistet werden. Im Zuge dessen wird eine umfassende Reflexion angeregt; das Verkehrsprojekt ermuntert dazu, den eigenen Standpunkt stets zu hinterfragen und schlussendlich zu einer wohlüberlegten Einschätzung der vorgeschlagenen Lösungsstrategien zu gelangen. Die eigene Meinungsbildung schließt sogar eine Abwägung von Prioritäten der erarbeiteten Vorschläge ein.

3 ABLAUF

Auf Grundlage der oben erläuterten Ziele des Projektes wurde ein Ablauf erarbeitet, welcher zur Erreichung dieser führen soll. Ein schrittweises Vorgehen bietet sich im Hinblick auf die Zielorientierung an. Das untenstehende Schema visualisiert die entscheidenden Phasen von der Problemsensibilisierung bis hin zu der Meinungsbildung:



Diese Abbildung entspricht nur einer groben Darstellung des Verlaufs. Einen detaillierten Ablaufplan liefert die folgende Tabelle. Sie ist Kernstück dieser Planungs- und Durchführungshilfe. Sie kann, wie oben beschrieben, auf beliebige Jugend- und Erwachsenengruppen mit unterschiedlichsten Hintergründen übertragen werden. Natürlich ist dieser Ablauf auch offen für weitere Ideen und kann flexibel auf verwandte thematische Felder angewandt werden.

Zeit	Lehreraktivität (Moderator)	Teilnehmeraktivität	Methode / Medien	Bemerkungen
5 min	Begrüßung (eigene Vorstellung), Vorstellung des Themas, Motivation: aktuelles Ereignis	Evt. Stellungnahme zum Einleitungsbeispiel	Plenum / Aktuelles Einstiegsbeispiel auf Folie oder PowerPoint	Aktuelle Ereignisse z. B. Unfälle, Zeitungsartikel, Kommunalwahl etc.
20 min	Aufgabe: Stellt euch einen typischen Tagesablauf vor z. B. Schulweg, Schule, Heimweg, Freizeitaktivität (Verein) und Abendgestaltung. Welche Probleme habt ihr mit den (öffentlichen) Verkehrsmitteln. Notiere deine Probleme bezüglich des Verkehrs und der Verkehrsanbindung auf Moderationskarten	Schreiben ihre persönliche Verkehrsprobleme auf die Moderationskarten. Können mit Hilfe der Karten ihre Probleme genauer lokalisieren	Brainstorming in Einzelarbeit / ausgedruckte Karten, Stadtpläne, Verkehrsnetze, Moderationskarten	

Zeit	Moderatoraktivität	Teilnehmeraktivität	Methode / Medien	Bemerkungen
10 min	Aufgabe: Erklärt kurz euren Mitstreitern eure Problemkarten. Ordnet anschließend die Karten nach Problemkategorien!	Diskutieren kurz über die Karten Anschließende Kategorisierung der Probleme.	Unterrichtsgespräch	Mögliche Kategorien: nach Aktivität (Schulweg, Freizeit, Abend- / Nachtaktivitäten) oder nach Verkehrsmittel (Bus, Auto, Moped, Fahrrad, ...)
5 min	Einteilung der Teilnehmer in Gruppen. Gruppenthemen sind die Problemkategorien	Finden sich in Gruppen		Gruppenanzahl und Gruppenstärke variabel nach Anzahl der Teilnehmer ideale Gruppenstärke von fünf Personen
15 min	Aufgabe: Lokalisiert die gesammelten Probleme auf der Stadtkarte. Zeichnet die Stellen mit einem roten Edding ein und schreibt auf einem Post-It eine kurze Erklärung des Problems.	Erläutern den anderen ihre einzelnen Probleme und schreiben eine kurze Erklärung auf einen Post-It und kleben sie neben der markierten Problemstelle	Gruppenarbeit / Stadtkarte, roten Edding, Post-Its	

Zeit	Moderatoraktivität	Teilnehmeraktivität	Methode / Medien	Bemerkungen
10 min	Aufgabe: Überlegt euch zusammen eine Prioritätenliste für die gesammelten Probleme. Begründet eure Entscheidung! Schreibt die vollendete Liste und jedes Problem nochmal separat auf ein DIN A4 Blatt	Führen ein Ranking durch. Erläutern ihre Entscheidung und versuchen Kompromisse zwischen den einzelnen Stellungen zu finden	Gruppenarbeit / DIN A4 Blätter	Problemanzahl kann je nach Situation beschränkt werden (mithilfe des Rankings)
20 min	Aufgabe: Überlegt euch Lösungsansätze für die einzelnen Probleme. Markiert sie falls möglich mit einem blauen Edding auf der Karte. Schreibt den Lösungsansatz auf einen andersfarbigen Post-It und klebt ihn unter dem dazugehörigen Problem.	Diskutieren über verschiedene Lösungsvorschläge. Schreiben ihre Ergebnisse auf Post-Its	Gruppenarbeit/ Post-It (andere Farbe), blauen Edding	Zu beachten ist die Realisierbarkeit der Lösungsvorschläge. Bezug auf mögliche auftretende Probleme nehmen (Finanzierung, Zeit, Wechselbeziehungen, etc.)

Zeit	Moderatoraktivität	Teilnehmeraktivität	Methode / Medien	Bemerkungen
20 min	Aufgabe: Stellt den anderen Gruppen eure Ergebnisse vor	Präsentieren ihre Ergebnisse mithilfe ihrer beklebten Karte und den Blätter mit den Problemen	Unterrichtsgespräch	Sollen die Wichtigkeit ihrer Probleme betonen
10 min	Aufgabe: Markiert die für euch essentiellen Probleme. Wertet die Probleme anschließend aus und schreibt die wichtigsten zehn Probleme auf.	Jeder markiert seine wichtigsten, vorgestellten Probleme. Rankingliste erstellt sich durch auszählen der Markierungen	Einzelarbeit, Unterrichtsgespräch/ Klebepunkte	Ranking mithilfe von Klebepunkten

4 MEDIENNUTZUNG

4.1 BEGRÜNDUNG AUSGEWÄHLTER MEDIEN

Laut dem Politikdidakter Peter Massing ist stets „der Implikationszusammenhang von Zielen, Inhalten und Methoden“ zu beachten (MASSING, 2004, S. 168). Dies bedeutet für das vorgestellte Projekt, dass die oben erläuterten Ziele mit den zu vermittelnden Inhalten und den verwendeten Medien und Methoden in Einklang stehen müssen. Wenn ein Kernziel des Verkehrsprojektes die Fähigkeit zur Problemvisualisierung auf Karten sein soll, muss die medienvermittelte Arbeit mit Karten als Methode eine zentrale Rolle einnehmen.

Es ist zu empfehlen mit einem Brainstorming als Vorbereitung auf die Lokalisierungsarbeit zu beginnen. Die Autoren dieser Plaunungs- und Durchführungshilfe schlagen vor, die Metaplan-Methode als Unterform des Brainstormings zu verwenden (siehe THÖMMES, 2005, S. 66). Das Medium, welches hier Anwendung finden kann, ist die Moderationskarte. Der Vorteil dieser ist, dass die Teilnehmer mit ihnen eine generelle Kompetenz entwickeln, ihre Assoziation und Ideen zu einem Problem zusammenzufassen. Das Brainstorming ist weiterhin Grundlage für die Einteilung der Gruppen: Je nachdem, welche Probleme in dieser Phase genannt werden, sollte auch die Gruppenaufteilung geschehen. Hierbei ist so vorzugehen, dass eine Kategorisierung der Probleme vorgenommen wird. Diese sollte von den Teilnehmern selbst durchgeführt werden und sie sollten anschließend selbst entscheiden können, welcher Gruppe sie sich zuordnen möchten.

Ein weiteres wichtiges Medium ist die Prioritätenliste. Sie wird auf Grundlage der auf den Karten eingezeichneten Problemen innerhalb der Gruppe erstellt. Sie reflektiert somit, welche verkehrstechnischen Probleme im Raum stehen. Für diese werden im nächsten Schritt Lösungsvorschläge

herausgearbeitet. Diese werden dann im Plenum nach einem Austausch der Gruppen zur Abstimmung gebracht.

Für die Abstimmung sollten Klebepunkte verwendet werden. Jeder Teilnehmer erhält eine bestimmte Anzahl an Klebepunkten, die je nach Gruppengröße variieren kann. Der Erfahrung der Autoren nach ist folgendes Vorgehen sinnvoll:

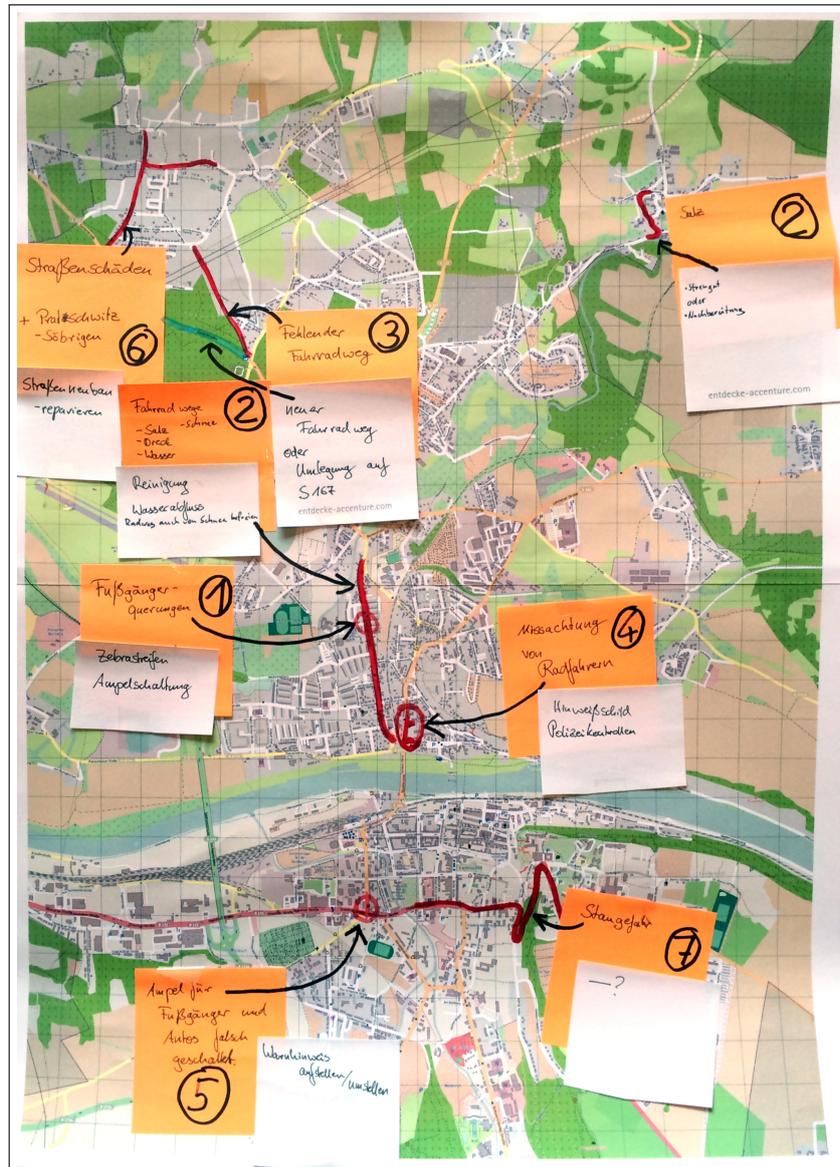
- Bei einer Gesamtteilnehmerzahl von weniger als 15: 3 Klebepunkte pro Teilnehmer
- Bei einer Gesamtteilnehmerzahl über 15: 2 Klebepunkte pro Teilnehmer.

Für das von den Autoren konkret durchgeführte Verkehrsprojekt war die Nutzung der Klebepunkte äußerst angebracht, da dasselbe Vorgehen bei der Stadtrats- und Ortschaftsratswahl am 25.05.2014 Anwendung fand. Die Wähler hatten hier die Möglichkeit, ihre Stimmen entweder auf einen Kandidaten zu konzentrieren oder auf mehrere Kandidaten zu verteilen (Abstimmungsprozedur des Häufelns / Kumulierens). Auch wenn die Durchführung des Projektes unabhängig von einer Wahl durchgeführt wird, sind die Klebepunkte fester Bestandteil dieser Konzeption. Es sollte den Teilnehmern deutlich gemacht werden, dass sich dieses Vorgehen auch für Abstimmungen außerhalb des Verkehrsprojekts wiederfinden lässt.

4.2 BENÖTIGTES MATERIAL

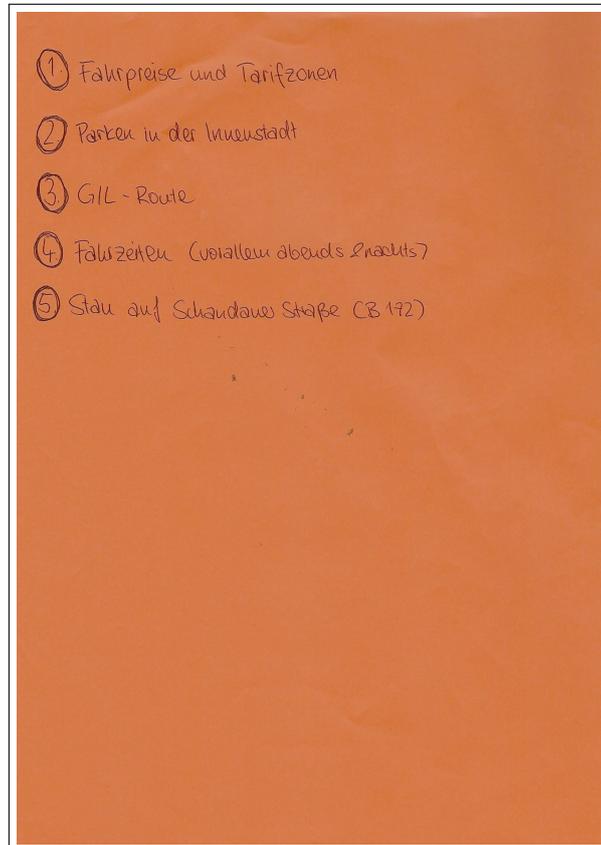
Beispiel für eine ausgefüllte Stadtkarte

Die Karte sollte mindestens im Din A3, besser im Din A2 Format gedruckt werden. Frei verwendbare Karten in guter Druckqualität erhält man beispielsweise aus dem *OpenStreetMap*-Projekt.



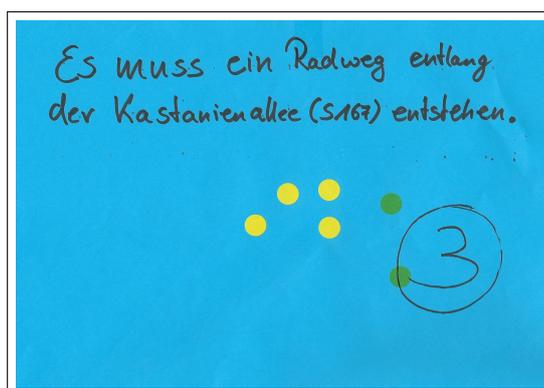
Beispiel für eine Prioritätenliste

Die Liste wird während der Arbeitsphase der Prioritätensetzung erarbeitet.



Drei Beispiele für Abstimmungskarten

Die bunten Klebepunkte spiegeln die vergebenen Stimmen wider.



Vorlage für den Forderungsbrief an die Parteien

Partei Straßenname und Nr. PLZ Ort	Datum
--	-------

Absender
[E-Mail]
Straßenname und Nr.
PLZ Ort

Forderungen für ein verkehrsfreundlicheres [Ort]

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir, [Absender], haben am [Datum] im Rahmen eines **Verkehrsprojektes** in Kooperation mit der **Technischen Universität Dresden** die Verkehrssituation in [Ort] für [Zielgruppe des Projektes] analysiert. Darauf aufbauend haben wir Ideen für eine Verbesserung dieser Situationen ausgearbeitet.

Unser Arbeitsergebnis ist die **untenstehende Aufstellung von zehn Forderungen**, die wir an aller großen demokratischen Parteien schicken.

Unsere Forderungen:

- [Forderung 1-...]

Über eine Rückmeldung per E-Mail an [E-Mail-Adresse] Ihrerseits würden wir uns sehr freuen.

Mit freundlichen Grüßen

[Absender]

5 POTENTIELLE PROBLEME UND VORSCHLÄGE ZUM UMGANG MIT IHNEN

Abhängig von der Zielgruppe kann es sein, dass es Teilnehmer gibt, die zu spät kommen werden. Dies trifft für die außerschulische Realisierung dieser Planungs- und Durchführungshilfe stärker zu als für eine innerschulische Veranstaltung. Die Einplanung eines zeitlichen Puffers kann hier Abhilfe schaffen.

Außerdem besteht bei außerschulischen Gruppen und auch Erwachsenengruppen die Möglichkeit, dass es aufgrund einer fehlenden Anwesenheitspflicht zu einer ungewissen Anzahl an Teilnehmern kommen kann. Je nach Anzahl der Teilnehmer kann die Kleingruppengröße angepasst werden, es sollte allerdings ein Minimum von zwei Gruppen geschaffen werden, damit die Teilnehmer eine Wahlmöglichkeit für die Gruppenarbeit haben. Zudem ist es ein Vorteil, dass im Falle einer Reduzierung der Anzahl der Kleingruppen aufgrund einer geringeren als der antizipierten Teilnehmerzahl einer der verantwortlichen Moderatoren als „Springer“ fungieren kann.

Es kann unter Umständen vorkommen, dass in der Phase des Brainstormings keine oder kaum Ideen geäußert werden. Die Vorgabe von Kategorien wie beispielsweise „Bus“, „Fahrrad“ oder „Fußgänger“ kann hilfreich sein.

Ist die Gruppe relativ homogen in ihren verkehrstechnischen Interessen sowie ihrer Verkehrsnutzung, wollen womöglich alle Teilnehmer oder eine Mehrheit in dieselbe Gruppe. Die Moderatoren

sollten dann eine weitere Alternative zur Gruppenbildung in der Hinterhand haben. Bei dem konkret durchgeführten Projekt war dies die Einrichtung einer Straßenbahnlinie in Pirna.

Sollte eine Gruppe auf weniger als fünf Probleme kommen, wird die Prioritätensetzung überflüssig. Jedoch kann an dieser Stelle trotzdem ein Ranking der genannten Probleme durchgeführt werden. Auch bei einem Ranking wird die Fähigkeit zur Meinungsbildung geschult. Ähnlich verhält es sich, wenn die drei Gruppen insgesamt weniger als zehn Forderungen zur Abstimmung bringen können. Dann wird eine Abstimmung überflüssig. Dennoch sollte auch hier ein Ranking stattfinden, das darüber entscheidet, welche Forderungen in dem Brief an die Politiker weiter nach oben oder unten rücken.

Eine generelle Gefahr von Projekten ist, dass sie das Interesse der Teilnehmer nicht treffen. Ein solches grundlegendes Desinteresse am Thema ist jedoch bei der vorliegenden Konzeption unwahrscheinlich. Es ist durch eine hohe Teilnehmerorientierung in allen Phasen charakterisiert und motiviert durch seine zielorientierte, alltagsnahe Beschäftigung mit der Realität. Die Tatsache, dass die Forderungen an sich tatsächlich im Amt befindende oder kandidierende Kommunalpolitiker versandt werden, zeigt den Teilnehmern, dass ihre Ergebnisse nicht einfach nur in einer Schublade verschwinden, sondern dem politischen Prozess zugeführt werden. **Ein Versand der Briefe mit Forderungen ist für dieses Verkehrsprojekt essentiell und muss auch durchgeführt werden, wenn keine Wahl unmittelbar bevorsteht.**

6 AUSBLICK

Laut den nationalen Bildungsstandards der Gesellschaft für Politikdidaktik und politischer Jugend- und Erwachsenenbildung (GPJE) ist die „Entwicklung *politischer Mündigkeit*“ das Ziel politischer Bildung (GPJE, 2004, S. 9). Die vorliegende Planungs- und Durchführungshilfe trägt zur Mündigkeit der Teilnehmer bei. Politische Mündigkeit setzt sich zusammen aus politischer Urteilsfähigkeit, politische Handlungsfähigkeit sowie methodischer Fähigkeiten. (siehe GPJE, 2004, S. 13). Vor allem hat das Verkehrsprojekt das Potential, politische Handlungsfähigkeit zu schulen.

„[F]ehlende gesellschaftliche und soziale Partizipationsmöglichkeiten und Anerkennungsprozesse“ werden in der Literatur als denkbare Gründe für die Entstehung antidemokratischer sowie rechter Haltungen gesehen (KLINGELHÖFER, 2010, S. 251). Die Einbindung der Teilnehmer, vor allem Jugendlicher, in politische Prozesse, die dieses Verkehrsprojekt initiiert, veranschaulicht ihnen, dass ihre Forderungen und Meinungen Bedeutung in der Kommunalpolitik entfalten können. Dadurch kann hoffentlich einer Politikverdrossenheit und Resignation vorgebeugt werden.

LITERATURVERZEICHNIS

GPJE (2004). *Anforderungen an Nationale Bildungsstandards für den Fachunterricht in der Politischen Bildung an Schulen. Ein Entwurf*. Wochenschau Verlag, Schwalbach/Ts.

KLINGELHÖFER, SUSANNE (2010). *Möglichkeiten und Grenzen partizipationsorientierter Jugend(bildungs-)arbeit in der Rechtsextremismusprävention. Erkenntnisse aus dem Programm „Entimon – gemeinsam gegen Gewalt und Rechtsextremismus“*. In: *Partizipation von Kindern und Jugendlichen. Forschungsergebnisse, Bewertungen, Handlungsmöglichkeiten*, S. 251–272. Tanja Betz (Hrsg.), Schwalbach/Ts.

MASSING, PETER (2004). *Ich beharre auf einem komplexen Demokratiebegriff und behaupte starrsinnig, dass Demokratielernen nur als Politiklernen möglich ist*. In: *Positionen der politischen Bildung. Ein Interviewbuch zur Politikdidaktik*, Bd. 1, S. 156–175. Kerstin Pohl (Hrsg.), Schwalbach/Ts.

THÖMMES, ARTHUR (2005). *Produktive Unterrichtseinstiege. 100 motivierende Methoden für die Sekundarstufen*. Verlag an der Ruhr, Mülheim an der Ruhr.

ERKLÄRUNG

Hiermit versichern wir, Joachim Birk, Senta Köchel und Michael Stern, die vorliegende Verschriftlichung zum Thema

„Ich habe die Wahl“ – Bus, Bahn, Rad, Auto? Wo sind unsere Kommunalpolitiker gefordert?

selbständig und ausschließlich unter Verwendung der im Quellenverzeichnis aufgeführten Literatur- und sonstigen Informationsquellen verfasst zu haben.

Dresden, 02. Juli 2014