

Green Mobility: Eine Jugendbeteiligungswerkstatt zur Entwick- lung umweltbewusster Austauschformate

Abschlussbericht

Autoren und Autorin:

Alix Badaire
Sandra Petersen
Alban Roblez
Sebastian Zick

Übersetzung:

Sarah Florence Gaebler

Endredaktion:

Lina Kathe

transfer e.V.

Buchheimer Straße 64
51063 Köln

Fon: +49(0)221 9592190

Fax: +49(0)221 9592193

www.forschung-und-praxis-im-dialog.de

www.transfer-ev.de

Datum der Veröffentlichung: Mai 2024

Gefördert von:

OFAJ
DFJW

Inhalt

Abbildungen und Tabellen	iii
Abkürzungsverzeichnis	iii
1. Einleitung	1
1.1 Theoretische Einbettung und Hintergrund	1
1.2 Gegenstand und Ziel des Projektes	3
1.3 Beteiligte Akteure	5
2. Methodisches Vorgehen – die Zukunftswerkstatt	5
2.1 Die Idee der Zukunftswerkstatt – Methode	5
2.2 Das Konzept zur Durchführung einer digitalen Zukunftswerkstatt.....	7
2.2.1 Fokus.....	7
2.2.2 Zielgruppe	8
2.2.3 Organisatorische Ausgestaltung	8
2.2.4 Die drei Phasen.....	11
2.2.4.1 Übersicht 1: Die Kritikphase	11
2.2.4.2 Übersicht 2: Die Phantasiephase	12
2.2.4.3 Übersicht 3: Die Realisierungsphase	13
3. Dokumentation der <i>Green Mobility</i>-Zukunftswerkstatt	14
3.1 Organisatorische Rahmenbedingungen.....	14
3.2 Ablauf und Ergebnisse der digitalen Zukunftswerkstatt	14
4. Allgemeine Eindrücke der Forschungsteams	19
4.1 Das französische Team	19
4.1.1 Evaluierung seitens der Teilnehmenden	19
4.1.2 Evaluierung seitens der Teams	21
4.2 Das deutsche Team	21
5. Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitung	24
5.1 Green Mobility aus der Perspektive junger Menschen – <i>Erkenntnisse der wissenschaftlichen Begleitung durch das französische Team</i>	25
5.1.1 Die Forschungsmethode.....	25
5.1.1.1 “Begründeter” Fragebogen mit Erklärungen zu den Fragen	25
5.1.1.2 Auswertungsmethode der Fragebögen	27

5.1.2	Die Forschungsergebnisse	27
5.1.2.1	<i>Ergebnisse der teilnehmenden Beobachtung im Rahmen der Workshops</i>	27
5.1.2.2	<i>Zusammenfassung der Ergebnisse der Fragebögen</i>	29
5.1.3	Interpretationsperspektiven: Zwischen soziologischem und geo-axiologischem Ansatz	31
5.2	Green Mobility und strukturelle Rahmenbedingungen – <i>Erkenntnisse der wissenschaftlichen Begleitung durch das deutsche Team</i>	37
5.2.1	Beschreibung des Forschungsdesigns.....	37
5.2.1.1	<i>Verortung und Gestaltung des Forschungsdesigns</i>	37
5.2.1.2	<i>Durchführung der Datenerhebung</i>	38
5.2.1.3	<i>Verfahren der Datenauswertung</i>	39
5.2.2	Gruppenanalyse.....	40
5.2.3	Green Mobility aus zwei Perspektiven	41
5.2.3.1	<i>Green Mobility als Ziel</i>	42
5.2.3.2	<i>Green Mobility als Gegenstand</i>	43
5.2.4	Green Mobility in der konkreten Umsetzung	44
5.2.4.1	<i>Format 1: Eine deutsch-französische Nachhaltigkeitswerkstatt</i>	44
5.2.4.2	<i>Format 2: Eine grenzüberschreitende Wandertour</i>	46
5.2.4.3	<i>Die entwickelten Formate 1 und 2 im Vergleich</i>	46
5.2.5	<i>Green Mobility als zukünftiger Forschungsgegenstand</i>	48
6.	Literaturverzeichnis	51
7.	Weiterführende Literatur	54

Abbildungen und Tabellen

Tabelle 1: Allgemeine Übersicht: Ablauf Zukunftswerkstatt	9
Tabelle 2: Ablauf und Ergebnisse der digitalen Zukunftswerkstatt	14
Tabelle 3: Fragebogen (wissenschaftliche Begleitung durch das französische Team)	25
Tabelle 4: Kriterienraster (wissenschaftliche Begleitung durch das französische Team)	28
Tabelle 5: Format 1: Ablauf der deutsch-französischen Nachhaltigkeitswerkstatt (wissenschaftliche Begleitung durch das deutsche Team)	45
Tabelle 6: Die entwickelten Formate 1 und 2 im Vergleich (wissenschaftliche Begleitung durch das deutsche Team)	46

Abkürzungsverzeichnis

BMFSFJ	Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend
CEMEA	Centres d'Entrainement aux Méthodes d'Éducation Active
DFJW	Deutsch-Französisches Jugendwerk
FPD	Netzwerk „Forschung und Praxis im Dialog – Internationale Jugendarbeit“
GM	<i>Green Mobility</i> (Projekttitle)
IJA	Internationale Jugendarbeit
TN	Teilnehmende

1. Einleitung

Im vorliegenden Abschlussbericht werden die Ausgestaltung, Durchführung und die Ergebnisse des Projektes „*Green Mobility – Jugendbeteiligungswerkstätten zur Entwicklung umweltbewusster Austauschformate*“ dargestellt. Im Rahmen des Projektes wurde eine digitale Zukunftswerkstatt mit jugendlichen Teilnehmenden durchgeführt, um die Jugendlichen in die Lage zu versetzen, ihren Anspruch an einen „grüneren“ Jugendaustausch (Reisebedingungen, Unterbringung, inhaltliche Ausrichtung, Verpflegung etc.) zu formulieren und konkrete Formatbeispiele zu entwickeln. Die entwickelten Ergebnisse und erhobenen Daten innerhalb der durchgeführten Zukunftswerkstatt wurden durch eine wissenschaftliche Begleitung ausgewertet, analysiert und werden in diesem Abschlussbericht präsentiert.

Zunächst soll nun jedoch ein kurzer Einblick in den theoretischen Rahmen gegeben sowie der Hintergrund des Projektes beschrieben werden, um nachvollziehen zu können, aus welchem Anlass, vor welchen Voraussetzungen und zu welchem Zweck die Zukunftswerkstatt durchgeführt wurde. Anschließend werden der konkrete Gegenstand und die Ziele des Projektes beschrieben. In Kapitel 2 wird anschließend die methodische Idee und konkrete Konzeption der Zukunftswerkstatt-Methode im Rahmen dieses Projektes erläutert. In Kapitel 3 schließt sodann eine ausführliche Dokumentation und in Kapitel 4 eine Evaluation der durchgeführten Zukunftswerkstatt an.

1.1 Theoretische Einbettung und Hintergrund

Mobilität ist ein Schlüsselbegriff unserer Zeit. Mit ihr lassen sich eine Vielzahl von Diskursen, Ebenen, Perspektiven sowie subjektive Erfahrungen verbinden. Mobilität kann begrifflich sowohl im Kontext von klima(un)freundlicher Verkehrspolitik, als wirtschaftspolitische Ressource, als Anforderung an Arbeitnehmer:innen, als auch als Ausdruck der Ermöglichung von Lern- und Bildungserfahrungen im Ausland seine Anwendung finden. Gerade auch die fortdauernde Erfahrung der Corona-Pandemie legt offen, wie bedeutsam die Steuerung, Begrenzung, Ermöglichung und Erfahrung von Mobilität in wirtschaftlicher, sozialer, bildungsbezogener Hinsicht und im ganz alltäglichen Leben ist.

Im Rahmen dieses Projektes erfährt Mobilität seine Rahmung durch den Kontext der Internationalen Jugendarbeit und bezieht sich so im Folgenden auf grenzüberschreitende Bewegungen junger Menschen, welche in der Erwartung von oder der Hoffnung auf subjektiv bedeutsame Erfahrungen innerhalb des institutionellen Rahmens Internationaler Jugendarbeit angetreten werden.

Die Internationale Jugendarbeit als Theorie- und Praxisfeld der Ermöglichung und Reflexion unterschiedlicher Formate des internationalen Austauschs junger Menschen im außerschulischen Kontext setzt dabei zunächst auf ein altbewährtes Rezept: auf die historisch gewachsene Annahme einer Vorstellung von internationaler Mobilität als Ermöglichung von Bildungserfahrungen – ein Konzept, das im Deutschen auch mit dem Eigennamen der Bildungsreise umschrieben werden kann. Formate des Bildungsreisens sind spätestens seit der Renaissance in unterschiedlichen Ausdrucksformen fester Bestandteil eines Denkens über subjektive Bildungsprozesse, welches davon ausgeht, dass die Erfahrung von Differenz in der Fremde Subjekte in ein kritisches und dadurch bildendes Verhältnis zu sich selbst versetzen kann (vgl. Hlavin-Schulze 1998; Schäfer 2011; Zick 2019). Entwickelt haben sich daraus historisch eine Vielzahl unterschiedlicher Bildungsreisephänomene,

die sich hinsichtlich der institutionellen Kontexte, den Reiserouten sowie den reisespezifisch in die Reiseformate eingelassenen Bildungserwartungen unterscheiden lassen (vgl. Zick 2019).

Neben einer Vielzahl von zumeist eher individualistischen und damit auf das Wohl des Einzelnen ausgerichteten Reiseformaten wurden nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs auch viele politisch initiierte Austauschformate entwickelt, die im Sinne einer internationalen Jugendpolitik auf Annäherung und Aussöhnung zielten. Paradigmatisch für diese Entwicklung steht die Gründung des Deutsch-Französischen Jugendwerks im Rahmen des Élysée-Vertrags 1963, mit der die jugendpolitische Aufgabe verbunden war, „die Bande zwischen der Jugend der beiden Länder enger zu gestalten und ihr Verständnis füreinander zu vertiefen“ (Élysée-Vertrag). Mobilität wird hier entsprechend nicht primär als Weg zu individueller Bildung, sondern als Instrument zur Überwindung nationaler Spannungen und zur Verbindung junger Menschen über Staatsgrenzen hinaus verstanden.

Ob rein auf individuelle Bildungserfahrung abzielend oder den Zielen internationaler Jugendpolitik verpflichtet – den unterschiedlichen Reiseformaten gingen und gehen dabei jeweils auch unterschiedliche Formen der Anrufung potenzieller Reisender und des gleichzeitigen Ausschlusses anderer einher. Diese mobilitätsformspezifischen Exklusionen sind gleichwohl kein historisches Phänomen, sondern prägen auch heutzutage die soziale Verteilung von Mobilität. Bezüglich der jeweiligen mobilitätsformbezogenen Ausschlüsse lässt sich zunächst festhalten, dass sich unterschiedliche Arten des Ausschlusses identifizieren lassen, darunter sowohl formatbezogene als auch individuelle Ausschlüsse.

Bestimmte Formate der Mobilität sind bspw. klar mit spezifischen Wegen innerhalb des formalen Bildungswesens verbunden oder curricular in diese eingelassen. Dass im Rahmen der jeweiligen Qualifikationswege bspw. Studierende häufiger mobil werden als Auszubildende (NA BIBB 2018, Middendorff et al. 2017), verweist auf grundlegende Momente sozialer Ungleichheit eines nach wie vor zu großen Teilen normativ-hierarchisch strukturierten Bildungs- und Ausbildungssystems. Die Kriterien der Teilnahme an einzelnen Mobilitätsformaten beziehen sich dabei auf die Zugehörigkeit zu einer bestimmten sozialen Gruppe.

Anders verhält sich das Moment des Ausschlusses bei Mobilitätsformaten, welche potenziell allen Jugendlichen offenstehen und um die es fortan geht. Hier sind nicht die Institutionen des formalen Bildungssystems, sondern das weit verzweigte Feld des non-formalen und informellen Lernens angesprochen, zu welchem auch die Angebote der Internationalen Jugendarbeit gezählt werden können. So ist es für die (Internationale) Jugendarbeit eben geradezu paradigmatisch, dass sich ihre Angebote prinzipiell an alle Jugendlichen richten und damit keine formalen Ausschlusskriterien bestehen sollten.

Die Ergebnisse der Zugangsstudie wiederum legen offen, dass dennoch ein beträchtlicher Teil der Jugendlichen von den Angeboten Internationaler Jugendarbeit nicht erreicht wird. So zeigt die Zugangsstudie zwar, dass mit 63 % ein hoher Anteil der Jugendlichen in der definierten Zielgruppe Interesse an einem Format des internationalen Jugendaustauschs aufweist. Die übrigen 37 % zeigen jedoch bislang kein Interesse (vgl. Becker 2019, S. 24). Wie darüber hinaus deutlich wird, lässt sich die Nicht-Teilnahme oder das Nicht-Interesse an Angeboten Internationaler Jugendarbeit nur geringfügig über übliche Schemata sozialer Benachteiligung erklären. Vor allem eine mangelnde Bekanntheit der Angebote sowie eine mögliche Nicht-Passung der etablierten Förderstrukturen zu

den individuellen Bedürfnissen der jugendlichen Zielgruppe können als Ursachen für den hohen Anteil an Nicht-Interessierten benannt werden (ebd., S. 21ff).

Dies führt zu dem Bedarf, einen genaueren Blick darauf zu werfen, welche Formate der Mobilität für welche Jugendlichen attraktiv sind, inwiefern sich Jugendliche von den bestehenden Formaten adressieren und affizieren lassen und an welchen Stellen dies wiederum aus welchen Gründen nicht geschieht. Dass eben nicht alle Jugendlichen im gleichen Maße von den bestehenden Mobilitätsformaten angesprochen werden, verweist darauf, dass die jeweiligen Angebote, mobil werden zu können, subjektiv jeweils vor dem Hintergrund der eigenen Lebensweltperspektive bewertet und eingeordnet werden. Auszugehen ist daher von der Annahme, dass hier wertebezogene Fragestellungen hinsichtlich unterschiedlicher gesellschaftlicher Hintergründe und Ebenen (auf der Makro- und Mikroebene sowie auf der Ebene der Wechselwirkung Mensch/Umwelt) verortet sind und sowohl die Haltung Jugendlicher begründen (Boltanski & Thévenot 1987) als auch ein Hemmnis für die Teilnahme darstellen.

Daher muss der Versuch, möglichst alle Jugendliche in Angebote der non-formalen und informellen grenzüberschreitenden Mobilität zu inkludieren, mit der Frage einhergehen, unter welchen Umständen welche Formen von Mobilität für Jugendliche in unterschiedlichen Lebenslagen interessant und subjektiv verwirklichtbar sind. Bestehende Formate müssen entsprechend auch daraufhin befragt werden, inwiefern sie den Lebenswelten der Jugendlichen (noch) entsprechen oder wie sie an die individuellen Bedürfnisse angepasst oder neu konzipiert werden können. Unter der Prämisse der Partizipation der Jugendlichen wurde ein Jugendbeteiligungsformat als geeignetes Mittel zur Beantwortung dieser Frage in Form einer Zukunftswerkstatt entwickelt.

Unter diesen Voraussetzungen entstand das vom Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ) geförderte und im Rahmen des Netzwerks „Forschung und Praxis im Dialog – Internationale Jugendarbeit“ (FPD) umgesetzte Projekt *„Neue Formate und Wege zur Teilnahme an Mobilitätsangeboten für Jugendliche“*, welches zum Ziel hatte, mittels Jugendbeteiligungswerkstätten eben solche neuen Formate und Wege in der Internationalen Jugendarbeit zu entwickeln bzw. zu identifizieren. Hierzu wurde in den Jahren 2020 und 2021 drei Zukunftswerkstätten mit Jugendlichen verschiedener Träger und Institutionen durchgeführt.

Das Projekt *„Green Mobility – Jugendbeteiligungswerkstätten zur Entwicklung umweltbewusster Austauschformate“* knüpft nun wiederum an die im Projekt *„Neue Formate und Wege zur Teilnahme an Mobilitätsangeboten für Jugendliche“* bereits erfolgten Erfahrungen sowie die methodischen und konzeptionellen Erkenntnisse an, fügt dabei aber inhaltlich mit dem Themenfeld des Klimawandels eine wichtige Komponente und thematischen Fokus hinzu.

1.2 Gegenstand und Ziel des Projektes

Neben dem Feld der Mobilität tritt beim Projekt *„Green Mobility – Jugendbeteiligungswerkstätten zur Entwicklung umweltbewusster Austauschformate“*, das vom *Deutsch-Französischen Jugendwerk (DFJW)* gefördert und vom *Netzwerk „Forschung und Praxis im Dialog – Internationale Jugendarbeit“ (FPD)* koordiniert wird, mit dem Klimawandel auch das Postulat des Klimabewusstseins auf den Plan, welches ebenfalls in gegenwärtigen Diskursen eine hohe Prominenz erfährt und gerade in jugendlichen Lebenswelten eine bedeutende Rolle spielt, wie die aktuelle SINUS-Studie (Calm-bach et al. 2020, S. 390), aber auch die globale Bewegung Fridays for Future offenbaren. Bei der

Thematisierung klimagerechten, umweltbewussten Handelns spielt wiederum auch das Thema der Mobilität eine große Rolle. Transportwege, Lieferketten, Schadstoffemissionen sind dabei ebenso Diskussionsgegenstand wie Schul- und Arbeitswege oder eben auch individuelles Reiseverhalten. Somit kreuzen sich die Themenfelder des Klimabewusstseins und der Mobilität und führen zum programmatischen Projekttitle der „Green Mobility“ – der Suche nach Mobilitätsformaten in der Internationalen Jugendarbeit, die klimabewusst und gerade dadurch attraktiv für Jugendliche sind. Da sowohl das Thema der Mobilität als auch des Klimawandels per se grenzüberschreitende Themen sind, ist es so folgerichtig wie erfreulich, dass dieses Projekt auch über die Kooperation mit dem DFJW international konzipiert ist und sowohl Jugendliche aus Frankreich als auch aus Deutschland an den Aktivitäten teilnehmen.

Das Projekt schließt zudem an die Erkenntnisse der Zugangsstudie an, wonach viele Jugendliche nicht an Formaten Internationaler Jugendarbeit teilnehmen, da die Angebote nicht zu ihren Bedürfnissen passen. Der Annahme folgend, dass umweltbewusstes Handeln ein Bedürfnis vieler Jugendlicher darstellt, könnte die bedarfsorientierte Entwicklung nachhaltiger Mobilitätsangebote somit ein geeignetes Instrument sein, um mehr Jugendliche zu erreichen. Zudem ist davon auszugehen, dass das Thema der Nachhaltigkeit zukünftig eine stetig steigende Bedeutung erhalten wird, da es sich hier keinesfalls um ein Modephänomen handelt, sondern es Ausdruck einer generationenübergreifenden Herausforderung durch den Klimawandel ist. Entsprechend ist ebenfalls davon auszugehen, dass auch Jugendliche, die bislang von Angeboten der Internationalen Jugendarbeit erreicht wurden, zukünftig ein stärkeres Augenmerk auf die nachhaltigere Ausgestaltung von Mobilität legen könnten.

Die konkreten Projektziele gemäß Projektbeschreibung lauten:

- Das Projekt leistet einen Beitrag für eine umweltbewusste Gestaltung des deutsch-französischen Jugendaustauschs.
- Das Projekt sammelt Impulse, um die Formate des deutsch-französischen Jugendaustauschs in Zukunft auch für bisher nicht erreichte Zielgruppen attraktiver zu gestalten.
- In der Beteiligungswerkstatt werden deutsch-französische Beziehungen zwischen jungen Menschen aufgebaut und gestärkt.
- Die teilnehmenden jungen Menschen sammeln Erfahrungen von Selbstwirksamkeit durch die Methode der Partizipation und die internationale Kooperation.
- Die teilnehmenden Jugendlichen stärken ihre digitalen Kompetenzen.
- Die wissenschaftlichen Erkenntnisse leisten einen Beitrag zu einer insgesamt nachhaltigeren Ausrichtung des internationalen Jugend- und Schüleraustauschs.

Zur Erreichung dieser Ziele fand im November und Dezember 2021 an drei Tagen eine digitale Zukunftswerkstatt mit Teilnehmer:innen aus Frankreich und Deutschland unter wissenschaftlicher Begleitung sowohl von deutscher als auch französischer Seite statt, deren Ergebnisse abschließend wissenschaftlich ausgewertet wurden. Grundlage für diese Zukunftswerkstatt war ein zuvor ausgearbeitetes Konzept, das den methodischen Rahmen der Zukunftswerkstatt präsentiert (siehe Kapitel 2.2), anhand dessen eine Jugendbeteiligungswerkstatt mit Jugendlichen der Zielgruppe durchgeführt wurde. Ziel war es, die individuellen Lebensrealitäten und Wünsche der Zielgruppe ernst zu nehmen und zu erfahren, welche Formen von klimabewussten Mobilitätsangeboten für Jugendliche attraktiv sein können. Die Ergebnisse der Zukunftswerkstatt können dafür genutzt werden,

nächste Schritte hin zur Implementierung von stärker lebensweltorientierten Mobilitätsangeboten zu entwickeln.

1.3 Beteiligte Akteure

Das Projekt wurde gefördert vom DFJW und in Kooperation zwischen *transfer e.V.*, der Koordinierungsstelle des FPD-Netzwerks und dem *Centres d'Entrainement aux Méthodes d'Éducation Active (CEMEA) Haute des France* umgesetzt. Als Partizipationstrainer:innen waren Petra Barz, Verena Kaldik und Raphaëlle Le Nerrant eingebunden, die für die Feinplanung und die Moderation des Workshops verantwortlich waren. In regelmäßigen digitalen Arbeitssitzungen wurden alle Aspekte des Workshops vorbereitet und gemeinsam geplant.

Um die wissenschaftliche Begleitung möglichst allumfassend zu gestalten, waren sowohl ein deutsches als auch ein französisches Forschungsteam eingebunden, die zur Beobachtung am Workshop teilnahmen und weitere Befragungen durchführten, um die gesammelten Daten zu analysieren. Auf diese Weise konnten jeweils nationale Perspektiven berücksichtigt und mit evtl. auftretenden sprachlichen Herausforderungen umgangen werden.

Für die Akquise der Teilnehmenden waren die Teams von *transfer e.V.* und *CEMEA* zuständig. Es wurden sowohl eigene Zielgruppen angesprochen als auch Kooperationspartner:innen, die mit interessierten Jugendlichen zusammenarbeiten. Außerdem wurden Verteiler von Alumni-Vereinen, Entsendeorganisationen und weiteren Trägern der Internationalen Jugendarbeit genutzt, um die Ausschreibung zu verbreiten und junge Menschen zu gewinnen.

2. Methodisches Vorgehen – die Zukunftswerkstatt

Bevor das konkrete Konzept für die Durchführung einer digitalen Zukunftswerkstatt mit deutsch-französischen Jugendlichen im Kontext der Entwicklung neuer „grüner“ Formate der Internationalen Jugendarbeit dargestellt wird, sollen zunächst die leitenden Grundzüge der Idee der Zukunftswerkstatt vorgestellt werden.

2.1 Die Idee der Zukunftswerkstatt – Methode

Die Idee der Zukunftswerkstatt entstand in ihren Grundzügen in den 1960er Jahren und wird hier vor allem mit dem Namen Robert Jungk und in der Folgezeit auch mit den Anfängen der ökologischen Bildung verknüpft. Grundlegend für die Idee der Zukunftswerkstatt ist dabei das Anliegen, soziale Veränderungsprozesse auf der Basis der Partizipation der von den Veränderungen Betroffenen zu gestalten: „Man kann die Zukunftswerkstatt als eine Art soziales Versuchslabor bezeichnen, in dem alternative Zukünfte von engagierten Bürgern entworfen und durchdacht werden“ (Jungk/Müllert 1989, S. 79). Zukunftswerkstätten verstehen sich in diesem Sinne als Methoden der Erhöhung von Bürgerbeteiligung und Demokratisierung. Die „Betroffenen“ werden dabei nicht als Personen konzipiert, die ausschließlich Unterworfenen bestimmter politischer, wirtschaftlicher oder sozialer Entscheidungen sind, sondern sie werden als aktive Teilnehmer:innen der Gesellschaft verstanden, die gemeinsam an der Entwicklung von Lösungen sozialer Probleme oder Missstände beteiligt werden sollen. Entsprechend geht es in Zukunftswerkstätten nicht bloß darum, ein Verständnis darüber zu erlangen, wie Subjekte individuell mit kontextspezifischen Veränderungen umgehen,

sondern um den konkreten Einbezug aller in demokratische und politische Entscheidungsprozesse. Anwendbar sind Zukunftswerkstätten als gruppenbezogene Methode der Entscheidungsfindung prinzipiell überall dort, wo Planungen über zukünftige Vorhaben nicht allein den klassischen Institutionen parlamentarischer Politik überlassen werden sollen, sondern die von Entscheidungen Betroffenen selbst in die Entwicklungen der jeweiligen Zukünfte miteinbezogen werden sollen (vgl. Kuhnt/Müllert 2006, S. 17). Insofern stellt die notwendig gruppenbezogene Methode der Zukunftswerkstatt Möglichkeiten zum Erlernen gemeinsamen, kooperativen Handelns dar. Sie kann zudem dazu führen, dass Personen ihre soziale und individuelle Position in der Gesellschaft reflektieren und überdenken. *Methodisch* ist die Anwendung der Zukunftswerkstatt auf das Problemfeld der „Green Mobility“ somit stimmig, da sie die potenziell Mobilen in die Entwicklung neuer Mobilitätsformate miteinbezieht. Überdies ist ein partizipatorischer und länderübergreifender Ansatz hier auch *thematisch* angemessen, da das „Megathema“ des Klimawandels alle betrifft und somit zwangsläufig grenzüberschreitend ist. Die Verwurzelung der Methode in den Anfängen der ökologischen Bildung verdeutlicht die Stimmigkeit von Thema und Methode ebenfalls.

Methodisch sind Zukunftswerkstätten durch ein festgeschriebenes, lediglich in den jeweiligen Bezeichnungen voneinander abweichendes Ablaufschema gekennzeichnet. Zentral hierfür ist die Unterteilung in drei Phasen – Kritik, Phantasie und Realisierung. Gerahmt werden die drei Hauptphasen durch eine vorgelagerte Einführung und eine nachgelagerte Reflexion und Auswertung. Die Themensetzung der Zukunftswerkstatt erfolgt über den Titel, der einerseits begrifflich an der Lebenswelt der Zielgruppe andocken und zudem den thematischen Rahmen des Werkstattprozesses eingrenzen sollte. Die Gruppengröße sollte sich an der Rahmenzahl von ca. 20 Teilnehmer:innen orientieren. Die drei Phasen wiederum zeichnen sich dadurch aus, dass sie jeweils unterschiedlichen Grundsätzen oder Prämissen folgen.

In der *Kritikphase* geht es um die jeweils individuelle Identifizierung des Kernproblems oder die Artikulation bestimmter Probleme innerhalb des gegebenen Themenbereichs. Kennzeichnend für diese Phase ist ein *konsequent negatives Denken* über das Thema; Lösungsansätze oder alternative Vorgehensweisen sind in dieser Phase nicht vorgesehen. Die einzelnen Kritiken werden unkommentiert gesammelt und für das weitere Vorgehen in geeigneter Form aufbereitet.

In der darauffolgenden *Phantasiephase* wird die Perspektive auf das Themenfeld gewissermaßen umgedreht. Während in der Kritikphase Problematisierungen ohne die Notwendigkeit der Alternativenformulierung artikuliert werden konnten, können in der Phantasiephase Ideen entwickelt werden, welche ohne das Bedenken ihrer Grenzen oder der Möglichkeit ihrer Realisierung ausgedrückt werden können. Es handelt sich dabei um die Entwicklung *positiver und unbeschränkter Utopien* zur Gestaltung des jeweiligen Themenfelds. Wie in der Kritikphase erfolgt keine einschränkende Kommentierung der einzelnen Ideen.

Den Abschluss der Zukunftswerkstatt bildet die *Realisierungsphase*. Innerhalb dieser werden zunächst auf der Grundlage der formulierten Kritiken und Phantasien thematische Schwerpunktfelder gebildet. Die Gruppe entscheidet sich daraufhin, welcher Schwerpunkt oder welche Ideen fortan weiterbearbeitet werden, um den Übertrag von der Phantasie in die Realität zu gestalten. Entsprechend ist für die Realisierungsphase die Frage leitend, wie ein bestimmtes Projekt ausgestaltet werden kann und welche Schritte und Ressourcen dafür nötig sind (vgl. Jungk/Müllert 1989, S. 220 ff.).

Das erwünschte Resultat des Zukunftswerkstattprozesses besteht dann darin, für ein gegebenes Problem über die Phasen von Kritik, Phantasie und Realisierung eine aus der Gruppe entstandene Zukunftsvision und Schritte zu ihrer Umsetzung entwickelt zu haben. Entscheidend für den Fortlauf dieses Prozesses ist wiederum, dass die entwickelten Pläne nicht geräuschlos verhallen. Es handelt sich bei Zukunftswerkstätten konzeptionell nicht bloß um ein Spiel zur Anregung der Selbstreflexion sowie zur Verbesserung der Teamfähigkeit, sondern *um eine konkrete Praxis der Veränderung*. Die ausgearbeiteten Pläne sollten folglich möglichst umsetzungsnah sein, um dem Postulat der Zukunftswerkstatt – dass Menschen in der Gestaltung ihrer Lebenswelt aktiv beteiligt sein sollen – gerecht zu werden. Hierin kann ein potenzieller Vorteil digitaler Partizipation bestehen, da die Möglichkeiten des Kontakthaltens und der späteren Präsentation der Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitung sowie des umzusetzenden Mobilitätsformats über digitale Formate einfacher zu verwirklichen sein könnten als in der klassischen Variante eines Zukunftswerkstattprozesses.

2.2 Das Konzept zur Durchführung einer digitalen Zukunftswerkstatt

Im Folgenden wird das Konzept zur Durchführung einer digitalen Zukunftswerkstatt vorgestellt, das für das Projekt „*Green Mobility – Jugendbeteiligungswerkstätten zur Entwicklung umweltbewusster Austauschformate*“ entwickelt wurde. Hierbei werden die grundlegende Fokuslegung, eine allgemeine Zielgruppenbeschreibung¹ und die organisatorische Ausgestaltung in den Blick genommen.

2.2.1 Fokus

Das Ziel des Zukunftswerkstattprozesses besteht in der Entwicklung von an der Lebenswelt der Jugendlichen orientierten Ansätzen und Ideen für (neue) umweltbewusste Formate und Wege zur Teilnahme an der Internationalen Jugendarbeit.

Die einzelnen Phasen der Zukunftswerkstatt sind dabei als Elemente zur Erreichung dieses Ziels zu verstehen. In Bezug auf die Themen- und Fragestellungen, welche die einzelnen Phasen der Zukunftswerkstatt einleiten, ist zunächst zu berücksichtigen, dass diese sowohl ausreichend *präzise* als auch ausreichend *offen* sein sollten.

Präzise sollten sie sein, um die thematische Fokussierung der Zukunftswerkstatt klarzustellen und nicht aus den Augen zu verlieren. So ist es bspw. sinnvoll, deutlich zu machen, dass es im Zukunftswerkstattprozess nicht um die Entwicklung von idealen Urlaubsformaten, sondern um lern- oder bildungsorientierte Angebote des Auslandsreisens geht.

Offen sollten sie sein, um kreative Prozesse für die Jugendlichen zu ermöglichen und diese nicht durch zu starke Vorgaben einzuschränken. So sollten Ja-Nein-Fragen, Entweder-Oder-Fragen sowie Suggestiv-Fragen möglichst vermieden werden, da dadurch die von Jugendlichen zu entwickelnden Räumen notwendig eingeschränkt werden. Aus demselben Grund sollten auch jedwede Vorannahmen über mögliche Gründe für (Nicht-)Teilnahmen von Jugendlichen im Prozess möglichst zurückgestellt werden.

¹ Eine konkrete Zielgruppenanalyse erfolgt in Kapitel 5.

2.2.2 Zielgruppe

Um direkt an die Lebenswelt von Jugendlichen anknüpfen zu können, bilden in diesem Ansatz eben diese Jugendlichen die Zielgruppe und kamen in den Phasen der Zukunftswerkstatt zu Wort. Gemäß DFJW-Richtlinie wurden Jugendliche im Alter von 14 bis 30 Jahren berücksichtigt. Es wurden gezielt Jugendliche aus Verbänden und Alumni-Datenbanken von Akteuren der Internationalen Jugendarbeit (u. a. auch vom Freiwilligen Ökologischen Jahr) in der Teilnehmendenakquise für die Zukunftswerkstatt anvisiert.

Gerade die Frage der Erreichbarkeit bzw. der Akquirierung von Jugendlichen für eine Teilnahme an einer Zukunftswerkstatt gestaltet sich in Zeiten der Corona-Pandemie gewiss unter veränderten Bedingungen: Freizeitheime, Jugendzentren oder Bildungsträger sind größtenteils geschlossen oder nur sehr eingeschränkt zugänglich. Dadurch sind auch die gewohnten Formen des Kontakts zwischen Pädagog:innen und Jugendlichen sowie zwischen Jugendlichen in der pädagogischen Praxis der Jugendarbeit in starkem Maße betroffen. Wann, wo und in welcher Form Institutionen der Jugendarbeit wieder zu geregelten Bildungs- und Arbeitsabläufen zurückkehren werden können, hängt von einer Vielzahl an Faktoren ab, die die spezifische Zielgruppe, das pädagogische Arbeitsfeld, die regionalen Infektionszahlen, aber auch die räumlichen und technologisch-medialen Möglichkeiten umfassen.

Inwiefern Angebote der Jugendarbeit in diesen Zeiten über digitale Formate aufrechterhalten werden können, hängt nicht zuletzt mit der digitalen Affinität bzw. Kompetenz von Jugendlichen und Pädagog:innen sowie der „Hardware“, d. h. der Verfügbarkeit von Endgeräten, die die Teilnahme an digitalen Formaten ermöglichen, zusammen. Diese Aspekte sind auch für die Ermöglichung einer digitalen Zukunftswerkstatt von großer Bedeutung und müssen im Kontext der Erreichbarkeit, der Ansprache und auch im Zuge der Durchführung berücksichtigt werden. Die digitale Durchführung der Zukunftswerkstatt erfordert eine gewisse technische sowie digitale Affinität der Zielgruppe. Von Vorteil kann es daher sein, an Endgeräte und digitale Tools aus der Lebenswelt der Zielgruppe anzuknüpfen und diese für die Durchführung der Zukunftswerkstatt nutzbar zu machen.

2.2.3 Organisatorische Ausgestaltung

Im Folgenden wird nun die zeitlich-organisatorische Ausgestaltung dargestellt. Am Ende dieses Kapitels findet sich zu jeder der drei Phasen der Zukunftswerkstatt (Kritik-, Phantasie- und Realisierungsphase) jeweils eine zusammenfassende Übersicht in Form eines „One Pagers“ zu Gegenstand, Ziel, Vorgehen und den jeweils themenbezogenen Leitfragen.

- **Termine und Zeitrahmen:** Es wurde ein Zukunftswerkstattprozess mit den Teilnehmer:innen durchlaufen. Entgegen einer analogen Zukunftswerkstatt sollten digitale Zukunftswerkstätten über mehrere Termine gestreckt werden. Ideal erscheint dabei eine Stückelung der einzelnen Phasen in 3-4 Termine innerhalb einer Woche. Der Zeitrahmen für die einzelnen Sessions sollte eine Arbeitszeit von 120 Minuten nicht übersteigen und genügend Pausenzeiten vorsehen, da die Aufmerksamkeitsspanne bei digitalen Formaten tendenziell geringer ist. Dennoch sollte darauf geachtet werden, dass die einzelnen Termine zeitlich möglichst nah beieinander liegen, um zu vermeiden, dass die Teilnehmer:innen eine zu große Distanz zu den vorherigen Phasen und den erarbeiteten Ergebnissen aufbauen. Die nachfolgende Übersicht gibt die fünf relevanten Blöcke einer Zukunftswerk-

statt mit jeweils empfohlenem zeitlichen Mindestumfang an. Pausen sind hierbei nicht berücksichtigt. Auch muss der zusätzliche zeitliche Aufwand für notwendige Übersetzungsleistungen berücksichtigt werden.

Tabelle 1: Allgemeine Übersicht: Ablauf Zukunftswerkstatt

Allgemeine Übersicht: Ablauf Zukunftswerkstatt		
<p>Block I: Einstieg</p> <ul style="list-style-type: none"> • Begrüßung, Kennenlernen, Einstieg/Erklärung der Methode, Absprachen • Abholen: an die jeweilige aktuelle Gesamt- und Lebenssituation der Teilnehmenden anknüpfen (z. B. hinsichtlich der Corona-Pandemie, bisherigen Mobilitätserfahrungen etc.) <p><i>mindestens 45-60 Min.</i></p>		
Block II: Kritikphase	Block III: Phantasiephase	Block IV: Realisierungsphase
<ul style="list-style-type: none"> • Einführung in die Kritikphase • Icebreaker/Kreativübung • Durchführung der Phase im Plenum • Auswertung (gewichten, kategorisieren und auswählen) <p><i>mindestens 90 Min.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Einführung in die Phantasiephase • Kreativübung • Durchführung der Phase im Plenum • Auswertung (gewichten, kategorisieren und auswählen) <p><i>mindestens 90 Min.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Einführung in die Realisierungsphase • Durchführung der Phase in Kleingruppen • Präsentation im Plenum <p><i>mindestens 120 Min.</i></p>
<p>Block V: Abschluss</p> <ul style="list-style-type: none"> • Auswertung, Abschluss, Feedback <p><i>mindestens 30 Min.</i></p>		

- **Gruppengröße und -zusammensetzung:** Anvisiert wurde eine Gruppengröße von ca. 20 Jugendlichen (diese Größenordnung wird u. a. in der Literatur empfohlen, vgl. Kuhnt/Müllert 2006). Eine

gleichbleibende Teilnehmendengruppe ist von Vorteil für die Gruppendynamik und den inhaltlichen Erarbeitungsprozess, damit die gleichen Jugendlichen alle Phasen der Zukunftswerkstatt durchlaufen und ihre Ideen weiterentwickeln können. Das Format einer digitalen Zukunftswerkstatt eröffnet die Möglichkeit, über das digitale Format Jugendliche aus unterschiedlichen Kontexten an einer gemeinsamen Zukunftswerkstatt teilnehmen zu lassen.

- **Leitung:** Die Moderation wurde durch eine Partizipationstrainerin übernommen. Zwei weitere Personen waren für die Moderation von Kleingruppen und Dokumentation der Ergebnisse (auf Whiteboard etc.) zuständig. Zusätzlich wurden je nach Bedarf Dolmetschende zur Übersetzung (Deutsch, Französisch) eingesetzt. Eine Person wirkte im Hintergrund als technischer Support, überwachte ggf. den Chat und unterstützte als Dokumentationshelfer:in. Eine technische und digitale Affinität der Partizipationstrainer:innen sowie eine vorherige Einführung in die innerhalb der digitalen Zukunftswerkstatt verwendeten Tools ist unerlässlich. Das gesamte Format wurde wissenschaftlich begleitet. Die Forscher:innen nahmen beobachtend ebenfalls an den Videokonferenzen teil.
- **Thema/Titel:** Der Titel einer Zukunftswerkstatt ist wegweisend für die aufkommenden Beiträge, Kommentare und Ideen der Jugendlichen. Wie bereits weiter oben ausgeführt, muss sich die thematische Setzung zwischen einer präzisen und gleichzeitig offenen Formulierung bewegen. Die Vorschläge für die Betitelung der hier konzipierten Zukunftswerkstatt lauten:
 - Alternative 1: „Green Mobility“
 - Alternative 2: „Ins Ausland fahren – Umweltbewusst und nachhaltig“
 - Alternative 3: „Die umweltbewusste Auslandsreise“
- **Medien/Software**
 - Idealerweise PC, Laptop oder Tablet
 - Headsets
 - Videokonferenztool
- **Vorbereitung:** Folgende organisatorische Aspekte sind u. a. bei der Vorbereitung der Zukunftswerkstatt zu berücksichtigen:
 - Organisation des Einladungs- und Anmeldeverfahrens
 - Erstellung und Versand von (digitalem) Ankündigungs- und Werbungsmaterial, digitale Akquise durchführen
 - Datenschutzbestimmungen berücksichtigen (ggf. Einverständniserklärungen einholen)
 - Digitale Tools kaufen/installieren, Account anlegen
 - Digitalen Meetingraum einrichten und Testdurchlauf durchführen
 - Einarbeitung der Moderator:innen in das Videokonferenztool mit allen relevanten Funktionen
 - Link für Meetingraum an die Teilnehmenden verschicken
 - Absprachen zwischen den Partizipationstrainer:innen
 - Falls Offline-Bestandteile (d. h. nicht-digitale Gruppenarbeiten) eingeplant sind:
 - Anmietung oder Reservierung der Räumlichkeiten
 - Beschaffung der Verpflegung

- Vorbereitung zur Umsetzung der Hygienevorschriften
- Ggf. Bereitstellung von Hardware
- Ggf. Anschaffung von Technikequipment (Headsets)
- Beschaffung notwendiger Materialien (Flipchart etc.)
- Organisation der Teilnahmebestätigung, evtl. Dankeschön/Vergütung o. ä.

2.2.4 Die drei Phasen

Im Folgenden werden die drei Phasen der Zukunftswerkstatt überblickartig vorgestellt.

2.2.4.1 Übersicht 1: Die Kritikphase

Worum geht es?

In der Kritikphase geht es um die individuelle Identifizierung des Kernproblems oder die Artikulation bestimmter Probleme innerhalb des Themenbereichs. Kennzeichnend für diese Phase ist ein *konsequent negatives Denken* über das Thema; Lösungsansätze oder alternative Vorgehensweisen sind in dieser Phase nicht vorgesehen. Die einzelnen Kritiken werden unkommentiert gesammelt und für das weitere Vorgehen in geeigneter Form aufbereitet.

Was ist das Ziel?

Leitend für die Kritikphase ist die Frage, welche Faktoren in Bezug auf umweltbewusstes Handeln dafür sorgen, dass Jugendliche an grenzüberschreitenden Bildungsangeboten nicht teilnehmen oder was sie an vorherigen Teilnahmen als störend empfanden. Vor diesem Hintergrund sollen am Ende der Phase konkrete Kritikpunkte zusammengetragen und zu Kategorien zusammengefasst werden.

Übergang zur Phantasiephase: Die wichtigsten Kategorien als Ergebnis dieser Phase bilden den *Ausgangspunkt* für die Weiterarbeit in der nächsten Phase, der Phantasiephase.

Wie wird vorgegangen?

1. Einführung in die Kritikphase (Überblick über Idee, Ziel und wichtige Regeln):
 - Unkommentiertes Zusammentragen, d. h. keine Diskussion über einzelne Punkte
 - Themenbezug ein Muss
 - Lösungen nicht vordenken
 - Jede Kritik ist erlaubt
2. Icebreaker/Kreativübung: Für den Übergang in die Arbeitsphase und um den „kreativen Geist“ anzuregen, wird die Gruppe mit einem Icebreaker bzw. einer Kreativübung eingestimmt, der/die thematisch bereits zum Thema der Zukunftswerkstatt-Phase hinführt.
3. Durchführung der Phase im Plenum: Mit konkreten Leitfragen (siehe weiter unten) werden die TN angeregt, Kritik zum Thema zu üben. Die Kritikpunkte werden gesammelt und schriftlich und für alle sichtbar festgehalten.
4. Auswertung der Ergebnisse (gewichten, kategorisieren und auswählen): Die TN nehmen eine Gewichtung der gesammelten Kritikpunkte vor. Mit Hilfe eines digitalen Abstimmungstools werden die wichtigsten Punkte identifiziert, anhand derer in der nächsten Phase weitergearbeitet werden kann.

Welche Leitfragen unterstützen die Durchführung?

Die durch die Moderation gestellten Leitfragen während der Durchführung der Phase sollten präzise und offen sein.

Mögliche Leitfragen in der Kritikphase:

- Was stört euch an der Art, wie ihr oder andere reisen?
- Welche Form von Bewegung/Mobilität/Reisen stört euch?
- Welche Elemente der Reisen, die ihr kennt oder an denen ihr teilgenommen habt, waren nicht „grün“?
- Was hält euch (unter Umweltaspekten) davon ab, ins Ausland zu gehen?
- Was stört euch (unter Umweltaspekten) an der Vorstellung eines Auslandsaufenthaltes?

2.2.4.2 Übersicht 2: Die Phantasiephase

Worum geht es?

In der Phantasiephase steht die Entwicklung von Visionen und Utopien individuell idealer, umweltbewusster Auslandsaufenthalte im Vordergrund. Erkenntnisleitend ist dabei die Frage, wie grenzüberschreitende Bildungsangebote aussähen, wenn die Jugendlichen sie frei, d. h. ohne finanzielle, organisatorische, politische, soziale, individuelle etc. Einschränkungen planen könnten.

Was ist das Ziel?

Leitend für die Phantasiephase ist die Frage, welche Faktoren in Bezug auf umweltbewusstes Handeln relevant dafür sind, dass Jugendliche an grenzüberschreitenden Bildungsangeboten teilnehmen oder diese als „grün“ bewerten. Vor diesem Hintergrund sollen am Ende der Phase konkrete Ideen zusammengetragen und zu Kategorien zusammengefasst werden.

Übergang zur Realisierungsphase: Die wichtigsten Kategorien als Ergebnis dieser Phase bilden den *Ausgangspunkt* für die Weiterarbeit in der nächsten Phase, der Realisierungsphase.

Wie wird vorgegangen?

1. Einführung in die Phantasiephase (Überblick über Idee, Ziel und wichtige Regeln):
 - Keine Diskussion über einzelne Punkte
 - Themenbezug ein Muss
 - Positiv sein: Geld und Macht spielen keine Rolle
 - Offen sein: alles aufgreifen und weiterdenken
 - Alle Träume und Erfindungen sind erlaubt
2. Kreativübung: Für den Übergang von der kritischen, restriktiven Perspektive auf das Thema hin zu einer phantasieerfüllten, befreiten und entgrenzten Perspektive werden die TN angeregt, sich von den realen Bedingungen zu lösen und eigene positive Phantasien und Utopien zu entwickeln. Die final ausgewählten Kategorien aus der Kritikphase können für diesen Einstieg genutzt werden.
3. Durchführung der Phase im Plenum: Mit konkreten Leitfragen (siehe weiter unten) werden die TN angeregt, Phantasien zum Thema zu entwickeln. Die Ideen werden gesammelt und schriftlich und für alle sichtbar festgehalten.
4. Auswertung (gewichten, kategorisieren und auswählen): Die TN nehmen eine Gewichtung der gesammelten Kategorien vor. Mit Hilfe eines digitalen Abstimmungstools werden die wichtigsten Punkte identifiziert, anhand derer in der nächsten Phase weitergearbeitet werden kann.

Welche Leitfragen unterstützen die Durchführung?

Die durch die Moderation gestellten Leitfragen während der Durchführung der Phase sollten auch hier präzise und offen sein.

Mögliche Leitfragen in der Phantasiephase:

- Wie würde eure ideale (grüne) Jugendreise aussehen?
- Wie werden die Jugendreisen „grün“?
- Wie passen Mobilität/Reisen und Nachhaltigkeit/Klimawandel am besten zusammen?
- Wie müsste ein Angebot der Jugendarbeit aussehen, damit es euch anspricht?

2.2.4.3 Übersicht 3: Die Realisierungsphase

Worum geht es?

In der abschließenden Phase, der Realisierungsphase, ist die Umsetzung und Planung der für die vorher entwickelten Ideen notwendigen Schritte zentral. Prozessleitend ist dabei, dass die Jugendlichen die selbst entwickelten Phantasien in umsetzbare Projekte oder Formate überführen. Dafür ist es notwendig, dass die Jugendlichen aus den entwickelten Phantasien eine Auswahl an Ideen treffen, welche sie im Rahmen der Realisierungsphase bearbeiten wollen.

Was ist das Ziel?

Die Realisierungsphase zielt auf die Erarbeitung von konkreten Ideen, Ansätzen oder Projekten für die Entwicklung umweltbewusster Austauschformate in der Internationalen Jugendarbeit ab.

Wie wird vorgegangen?

1. Einführung in die Realisierungsphase (Überblick über Idee, Ziel und wichtige Regeln):
 - Themenbezug ein Muss
 - Konkret werden
 - Handlungsschritte präzise formulieren
 - Offen sein: alles aufgreifen und weiterdenken
2. Durchführung der Phase in Kleingruppen: Auf Grundlage der in der Phantasiephase erarbeiteten und gewichteten Kategorien werden die TN in Kleingruppen eingeteilt. Jede Gruppe erarbeitet eine Projektskizze mit konkretem Umsetzungs- und Nachhaltigkeitsbezug. Die Aspekte aus der Phantasiephase werden in realisierbare Handlungsabsichten überführt. Unterstützt wird der Prozess durch konkrete Leitfragen; die Ergebnisse werden schriftlich festgehalten.
3. Präsentation im Plenum: Jede Gruppe stellt ihre Ergebnisse vor. Je nach verfügbarer Zeit können die Ergebnisse noch diskutiert und weitere Ergebnisse festgehalten werden.

Welche Leitfragen unterstützen die Durchführung?

Die durch die Moderation gestellten Leitfragen während der Durchführung der Phase sollten präzise und offen sein.

Mögliche Leitfragen in der Realisierungsphase:

- Wie kann man eure Phantasien nun umsetzen? Wie macht man daraus einen konkreten Projektplan?
- Wo gibt es schon sowas? An welchen Beispielen könnt ihr euch orientieren?
- Worin bestehen die ersten Schritte in der Umsetzung?
- Wo müssen die Phantasien eingeschränkt werden?
- An wen könnt ihr euch wenden, um Unterstützung für euer Vorhaben zu finden?
- Wie könnt ihr Jugendliche davon überzeugen, daran teilzunehmen?

3. Dokumentation der *Green Mobility*-Zukunftswerkstatt

Die digitale Zukunftswerkstatt fand im Zeitraum vom 26.11. bis 17.12.2021 statt. Im Folgenden werden die Umsetzung mit Blick auf die Moderation, den Medien-/Softwareeinsatz und den konkreten Ablauf sowie die dabei generierten Ergebnisse dokumentiert.

3.1 Organisatorische Rahmenbedingungen

Termine und Zeitrahmen:

- Vorbereitungstreffen am Freitag, den 26.11.2021 von 16:00 bis 17:30 Uhr
- Zukunftswerkstatt Teil 1 am Freitag, den 10.12.2021 von 15:00 bis 18:45 Uhr
- Zukunftswerkstatt Teil 2 am Freitag, den 17.12.2021 von 15:00 bis 18:45 Uhr

Moderation und Unterstützung:

Die Moderation der digitalen Zukunftswerkstatt übernahm eine Partizipationstrainerin aus dem Netzwerk von FPD. Unterstützt wurde diese von einer Dolmetscherin. Zwei Sprachanimateurinnen, welche ebenfalls zum Netzwerk von FPD gehören, unterstützten ebenfalls bei der Co-Moderation.

Medien/Software:

Die technische Umsetzung der digitalen Zukunftswerkstatt erfolgte über das Videokonferenztool Zoom. Die Teilnehmenden waren über eigene digitale Endgeräte dazu geschaltet. Innerhalb des Videokonferenztools wurden von der Leitung die Funktionen „Breakout-Räume“ für Gruppenarbeiten genutzt. Zudem wurde das Tool „Padlet“ für das parallele Zusammentragen und Visualisieren von Gruppenergebnissen eingesetzt. Auch im Rahmen des Vorbereitungstreffens wurden auf der vorbereiteten Padlet-Pinnwand Informationen zu Projekt/-idee, zum Ablauf der Zukunftswerkstatt und den Teilnehmenden in Form von Steckbriefen bereitgestellt. Weiterhin wurde das Tool Menti-meter zur Stimmungsabfrage genutzt.

3.2 Ablauf und Ergebnisse der digitalen Zukunftswerkstatt

Freitag, der 10.12.2021 - Teil 1 der Zukunftswerkstatt

Tabelle 2: Ablauf und Ergebnisse der digitalen Zukunftswerkstatt

TOP	Dokumentation
-----	---------------

<i>Eintreffen</i>	<p>14:45 Uhr</p> <ul style="list-style-type: none"> • Letzte Absprachen, technische Einstellungen (Ton etc.) • Erste Teilnehmer:innen treffen um 14:58 Uhr ein
<i>Begrüßung und Sprachanimation</i>	<p>15:06 Uhr</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beginn der Veranstaltung mit Begrüßung durch die Moderation • Vorstellung der beteiligten Personen durch die Moderation • Sprachanimation (Hallo, wie geht's? Comment ça va?)
<i>Begrüßung DFJW</i>	<p>15:22 Uhr</p> <ul style="list-style-type: none"> • Projektbeauftragte des DFJW stellt sich und die Projektreihe „Der Planet in deinen Händen“ kurz vor • Sie hebt die Relevanz der Praxis-Theorie-Verschrankung sowie die Relevanz der Mobilitäts-Expertise der teilnehmenden Jugendlichen hervor • Anschließend ist Raum für Rückfragen und Kommentare
<i>Einstieg und Kritikphase</i>	<p>15:32 Uhr</p> <ul style="list-style-type: none"> • Überleitung zur Kritikphase durch die Moderation • Leitfragen im Padlet: „Meine schlimmste Reisevorstellung...Wie muss die internationale Begegnung sein, an der ich unter keinen Umständen teilnehme? Welche Elemente der Reisen, die ihr kennt oder an denen ihr teilgenommen habt, sind das Gegenteil von grün? Was hält euch unter Umweltaspekten davon ab, ins Ausland zu gehen?“ • Vorstellung des vorbereiteten Padlets durch die Moderation • Gruppenarbeit in 2 Gruppen (Nutzung von Breakout-Räumen) • Zwischendurch steht die Co-/Moderation den Jugendlichen für ggf. aufkommende Rückfragen bereit <p>16:10 Uhr</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vorstellung der Gruppenergebnisse im Plenum, bei der eine Vielzahl an Aspekten gesammelt wird
<i>Pause, Sprachanimation und Icebreaker</i>	<p>16:30 Uhr Pause</p> <p>16:50 Uhr Sprachanimation und Spiel („Das Rennen um die Farben“)</p>

<p><i>Überleitung und Phantasiephase</i></p>	<p>17:04 Uhr</p> <ul style="list-style-type: none"> • Überleitung zur Phantasiephase durch die Moderation • Aufgabe: das perfekte Bild einer Jugendmobilität gedanklich entwerfen, daraufhin ein tatsächliches Bild zeichnen und im Padlet hochladen • Gruppenarbeit in 2 Gruppen (Nutzung von Breakout-Räumen) <p>18:05 Uhr</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kreativübung: TV-Sendung „Der grüne Kanal“ Sendung – Berichte aus der Zukunft zum grünen Reisen • Die Moderation animiert zu einem Rollenspiel • Sie schlüpft in die Rolle der Moderator einer TV-Sendung und schaltet die Jugendlichen als „Außenreporter“ zu ihrer TV-Sendung dazu, die aus dem Jahr 2031 berichten sollen, was sich seitdem im Bereich Green Mobility alles getan hätte • Anschließend: Vorstellung der Gruppenergebnisse anhand der entworfenen Bilder
<p><i>Abschluss</i></p>	<p>18:33 Uhr</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rückfrage zu offenen inhaltlichen Punkten oder weiteren Anmerkungen • To Do zum nächsten Mal: „Bitte sucht ein gutes Beispiel aus eurer Stadt/Region für Umwelt-/ Klimaschutz. Macht ein Foto oder findet ein Bild dazu, das ihr hier hochladen könnt.“ • Feedback durch die Teilnehmenden, das sehr positiv ausfällt; hohe Motivation der Teilnahme für den zweiten Werkstatttermin wird deutlich • Ende um 18:45 Uhr

Freitag, der 17.12.2021 - Teil 2 der Zukunftswerkstatt

TOP	Dokumentation
<p><i>Eintreffen</i></p>	<p>14:45 Uhr</p> <ul style="list-style-type: none"> • Letzte Absprachen • Eintreffen der Teilnehmer:innen

<p><i>Begrüßung und Sprachanimation</i></p>	<p>15:06 Uhr</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beginn mit Begrüßung durch die Moderation • Kurze Rekapitulation der Inhalte der zurückliegenden Sitzung (Kritik an Reisepraxis, Entwurf von Visionen und Bildern) • Ziel der heutigen Sitzung: Umsetzung der Bilder in die Realität • Sprachanimation (der Dirigent) • Stimmungsabfrage zur individuellen Tagesstimmung (Einsatz von Bilderkarten)
<p><i>Einstieg</i></p>	<p>15:33 Uhr</p> <ul style="list-style-type: none"> • Speed Dating in Breakout-Räumen zu zwei Fragen: <ul style="list-style-type: none"> ➤ <i>Was bedeutet „grün“ für mich?</i> (Stichwortsammlung in Padlet) ➤ <i>Warum habt Ihr das jeweilige Beispiel aus eurer Stadt/ Region ausgewählt? Was charakterisiert euer eigenes Engagement?</i> (Bilder in Padlet) • Austausch im Plenum zur persönlichen schönsten Erinnerung im Zusammenhang mit einer internationalen Begegnung – hierbei wurden u. a. Schüleraustausche, FSJ, Youth for peace Events und Erasmus-Erfahrungen genannt

Pause und Überleitung in Realisierungsphase

16:22 Uhr Pause

16:38 Uhr

- Einteilung der Jugendlichen in 2 Gruppen, die in Breakout-Räumen zu folgender Aufgabenstellung arbeiten:

„Stellt Euch vor, Ihr plant 2022 einen Austausch, der in hohem Maße berücksichtigt, was Ihr als Kritik und Visionen formuliert habt.

Es geht in dieser Phase darum, die Entwürfe und Ideen auf Ihre Machbarkeit zu befragen und in konkrete Überlegungen und Planungen zu überführen. So, dass Ihr Lust und Energie dafür hättet!

- *Wann findet das Projekt statt?*
- *Wo soll es stattfinden?*
- *Wer soll sich angesprochen fühlen?*
- *Was ist das Thema oder die zentrale Aktion?*
- *Wer darf im Team nicht fehlen?*
- *Was wollt Ihr unbedingt ausprobieren?*
- *Wie würdet Ihr das Projekt bewerben?*

Und da ist jetzt eure Adhoc- Kreativität gefragt:

Entwerft als Ergebnis eurer Arbeitsgruppe einen Mini “Werbespot” - entweder um Geldgeber:innen zu überzeugen oder Interessierte zu gewinnen. Alles ist möglich – Werbung im TikTok- oder Instagram-Format, Clip/Story/Post/Reel/etc., oder Tonaufnahme, Interview, Textmessage etc.

Bitte haltet Ergebnisse im Padlet fest.

Anschließend findet die Präsentation der Ergebnisse statt.“

18:15 Uhr

- Ergebnispräsentation beider Gruppen anhand eines gedrehten Videos und der Notizen in Padlet
- Gruppe 1 hat als internationales Mobilitätsformat eine deutsch-französische Nachhaltigkeitswerkstatt und Gruppe 2 eine Wandertour entworfen (siehe Kapitel 5.2.4)

<i>Ausblick</i>	<p>18:28 Uhr</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die wissenschaftliche Begleitung gibt einen kurzen Ausblick über den weiteren Prozess der Auswertung, dem Abschlussbericht und den weiteren Austausch
<i>Feedback</i>	<p>18:38 Uhr</p> <ul style="list-style-type: none"> • Feedback durch die Teilnehmenden via Mentimeter zu den sechs Kategorien: <ul style="list-style-type: none"> ➤ <i>Umgang mit Mehrsprachigkeit</i> ➤ <i>Sprachanimation</i> ➤ <i>Zeitlicher Rahmen</i> ➤ <i>Methodik</i> ➤ <i>Ziel und Inhalt</i> ➤ <i>Austausch und Begegnung</i> <p>18:45 Uhr Abschluss</p>

4. Allgemeine Eindrücke der Forschungsteams

Die Erkenntnisse der Zukunftswerkstätten wurden jeweils vom deutschen und vom französischen Team unabhängig voneinander evaluiert und Bedeutungszusammenhänge herausgearbeitet. Nachfolgend werden zunächst nacheinander die allgemeinen Eindrücke der Zukunftswerkstatt beider Teams vorgestellt, bevor im nachfolgenden Kapitel die Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitungen im Fokus stehen.

4.1 Das französische Team

Die folgende Evaluierung bezieht sich auf die *Green Mobility*-Erfahrung und umfasst sowohl die Workshopphasen als auch die Äußerungen der Teilnehmenden. Zur Durchführung hat das Team die Teilnehmenden mittels eines Fragebogens befragt, um generelles Feedback zu sammeln und daraus Verbesserungsansätze bzw. -leitlinien ableiten zu können. Anschließend hat das Team sich die Zielsetzungen des Projektes noch einmal vorgenommen und eine evaluierende Beurteilung vorgenommen.

4.1.1 Evaluierung seitens der Teilnehmenden

Konsens besteht darüber, dass das Gesamtformat sowie die einzelnen Workshops gut funktioniert haben. Dies sei den Teilnehmenden folgend auf eine gute Moderation, eine gemeinsame Zielsetzung hinsichtlich der Begegnung mit neuen Personen und der Auseinandersetzung mit einem Thema, das für jeden Teilnehmenden einen Mehrwert hat zurückzuführen. Die vorgenommenen Übersetzungen im Rahmen der Workshops wurden als sehr hilfreich hervorgehoben.

Kritikpunkte bzw. Verbesserungsvorschläge

- **„Sprachanimation nicht auf der Höhe.“** Das Sprachniveau bei der Begriffsverwendung in der jeweils anderen Sprache wurde als niedriger wahrgenommen als die Ausdrucksweise bzw. die Beherrschung der gemeinsamen Sprache, also des Englischen. Aufgrund der Besonderheit des Projektes *Green Mobility* verfügen einige Teilnehmende vermutlich über ein spezifisches, wissenschaftliches und/oder technisches Vokabular, das (in der jeweiligen Wahrnehmung) dem deutlich näherkommt, was es auszudrücken gilt als das, was angeboten wurde.
- **„Ich hätte mir klarere Fragestellungen gewünscht“** (GM2²): Wir gehen davon aus, dass es bei den Fragestellungen der Workshops möglicherweise an Trennschärfe zwischen Anwendungsfragen und ideellen bzw. wertebezogenen Fragen grüner Mobilität fehlte.
- **„In Präsenz das gesamte Projekt an einem Wochenende durchführen“** (GM4): Dennoch äußert die teilnehmende Person Verständnis für die digitale Umsetzung.
- **„Zoom ist ein bisschen anstrengend“**: Entsprechend dem Umgang mit den Informations- und Kommunikationstechnologien ließen sich Empfehlungen für eine digitale Umsetzung ableiten, darunter bspw. „Den Bildschirm alle X Minuten abschalten?“, „Bildschirmpausen einplanen?“, „Kürzere Sessions ansetzen?“.
- **Ein Vorschlag in pädagogischer Hinsicht:** „Es muss ein bisschen Zeitdruck geben, um die Diskussionen zu beleben; längere Workshops hätten für Konkretisierung gesorgt → höhere Wahrscheinlichkeit, dass die Projektideen umgesetzt werden“ (GM5). Anhand einer Untersuchung der Effekte der einzelnen Workshopphasen ließe sich der Wirkungsgrad der einzelnen Phasen einschätzen und die jeweiligen Längen anpassen.

Grundsätzlich schlagen wir mit Blick auf die Auswertung der Vorschläge der Teilnehmenden vor, darauf zu achten, die konkreten Anwendungen der Beiträge und Überlegungen der Teilnehmenden zu kommunizieren und diese bei jedem Workshop noch einmal aufzugreifen. Ein anderer zeitlicher Rahmen ließe es zu, die entwickelten Ideen der Teilnehmenden auszuprobieren und diese Phase als gesonderten Workshop mit einzubinden.

² Die Fragebögen wurden für die Auswertung anonymisiert. Eine befragte Person ist fortfolgend anhand der Abkürzung „GM“ für *Green Mobility* identifizierbar, gefolgt von der Bearbeitungsnummer.

4.1.2 Evaluierung seitens der Teams

Wichtige Punkte, die es festzuhalten gilt, sind die Dynamik und die Präsenz der Moderatorin der Workshops, die von Sprachanimatourinnen aus dem Partnernetzwerk unterstützt wurde. Ein weiterer Punkt ist die Mobilisierung der Experten- und Wissenschaftsteams durch den Workshop-Koordinator Andreas Rosellen (transfer e.V.) sowie seine Flexibilität bei der Organisation angesichts der Terminkalender aller.

Das 100 % digitale Setting erleichterte es, an beiden Freitagen in Verbindung zu treten. Durch die digitale Umsetzung konnten sich die einzelnen Organisationen besser organisieren, da zur aktiven Workshop-Teilnahme keine Anwesenheit an einem spezifischen analogen Ort erforderlich war. Dieser Pluspunkt birgt jedoch einige (potenzielle) Schwächen bzw. Herausforderungen:

- **Zugangsvoraussetzungen:** Die IT-Affinität ist individuell sehr unterschiedlich. Zudem kann die Lebenssituation der betreffenden Person den Zugang sowohl positiv (Internetzugang, ein Raum oder eine Raumsituation mit einer leistungsstarken und komfortablen Verbindung) als auch negativ (begrenzter oder instabiler Zugang, ein gemeinschaftlich genutzter Raum, ein intimer Bereich, den man online nicht teilen möchte, beschädigtes oder unzulängliches Equipment für die Workshop-Anwendungen) beeinflussen.
- **Die zwischenmenschliche Ebene** wird über den Bildschirm und anhand digitaler Tools generiert. Gemeinsame Momente bewegen sich an der Oberfläche und informelle Kommunikation bzw. Kommunikation außerhalb der Animationsphasen fehlen potentiell, da sich die Teilnehmer:innen nicht am selben Ort aufhalten.
 - Der letztgenannte Punkt wirkt sich unmittelbar auf die Forschung aus, da das Forschungsteam den virtuellen Räumen während der Workshops nicht beigetreten ist bzw. keine Teilnehmenden in den informelleren Momenten interviewt wurden, um ihr Empfinden bzw. Erleben hinsichtlich der gerade erlebten Erfahrung aufzunehmen.
- Das digitale Setting erfordert einen **stärker steuernden pädagogischen Ansatz**, um den Zeitplan einzuhalten und um die Teilnehmer:innen durch alle Workshopphasen zu führen. Das Format der Videokonferenz erleichtert individuelle Wortmeldungen oder jene hauptverantwortlicher Personen. Wortmeldungen sind nicht zuletzt deshalb weniger spontan, da die Mikros keine gemeinsamen und hörbaren Wortmeldungen ermöglichen.

4.2 Das deutsche Team

Nach den Einschätzungen des französischen Teams folgt nun ebenfalls die generelle Evaluation des deutschen Teams.

- **Die Methode der Zukunftswerkstatt lässt sich im digitalen Raum gut umsetzen:** Die grundlegenden Elemente einer Zukunftswerkstatt lassen sich gut in ein digitales Format überführen. Für die Durchführung der Zukunftswerkstatt im Rahmen von *Green Mobility* hat es sich als positiv erwiesen, dass sowohl das Konzept als auch die Moderation von den Erfahrungen einer digitalen Zukunftswerkstatt im Rahmen des Projekts *Neue Formate und Wege zur Teilnahme* profitieren konnten. An diese anschließend zeigt sich, dass vor allem der Einsatz vielfältiger Tools dazu dienen kann, das partizipative Element des Werkstattprozesses lebendiger zu gestalten. Vor dem

Hintergrund veränderten Möglichkeiten zur Diskussion und abweichenden Zeiterfordernissen ist ein bloßer Transfer des Vorgehens vom analogen in den digitalen Raum allerdings nicht durchführbar. Der starke Einsatz von Kleingruppenarbeit innerhalb der Zukunftswerkstatt hat sich dabei als Möglichkeit bewährt, die häufig stark frontal strukturierten Plenumsphasen aufzulösen und größere Diskussionsräume zu eröffnen.

- **Die Digitalisierung von Partizipationsangeboten eröffnet neue Austauschräume:** Für die Verwirklichung einer Zukunftswerkstatt mit deutschen und französischen Teilnehmer:innen war die Umsetzung in einer digitalen Variante ausgesprochen funktional. Der Einbezug aller Jugendlichen an einem analogen Format wäre nur mit einem deutlich höheren zeitlichen und finanziellen Aufwand einhergegangen. Zudem kann hinterfragt werden, ob die teilnehmenden Jugendlichen – mit ihrer hohen Affinität für Klimaschutz – ein Format für attraktiv gehalten hätten, welches für die Entwicklung von klimafreundlicheren Austauschformaten einen ökologisch fragwürdigen Reiseaufwand von Nöten gemacht hätte.

Dass Jugendliche aus Deutschland und Frankreich, die sich zu größten Teilen bisher nicht bekannt waren und nicht aus einem gemeinsamen institutionellen Kontext kommen, an einem gemeinsamen Format teilnehmen konnten, ist auch der Niedrigschwelligkeit der Teilnahmevoraussetzungen zu verdanken, die außer einer thematischen Affinität und den technischen Notwendigkeiten nichts weiter voraussetzten. Hierdurch konnte mit einem vergleichsweise geringen Aufwand ein Format durchgeführt werden, welches selbst überregionale und internationale Begegnungen ermöglichte. Für die Verwirklichung dieser Werkstatt war insbesondere von Vorteil, dass die Durchführenden bereits Erfahrungen in diesem Format aufwiesen und die Teilnehmenden zudem eine hohe Vertrautheit mit digitalen (Lern-)Formaten erkennen ließen. Für das Kennenlernen der Teilnehmer:innen erwies sich der Einsatz des Padlets, über das sich die Jugendlichen per Steckbrief vorstellen konnten, als sehr gewinnbringend. Ebenfalls mit Hilfe des Padlets konnten die Ergebnisse der Werkstatt gesichert werden, wodurch die Jugendlichen zu allen Phasen des Werkstattprozesses und über die Veranstaltung hinaus Zugriff auf die erarbeiteten Inhalte erhalten konnten.

- **Verlässlichkeit und Verbindlichkeit als Gelingensbedingungen (digitaler) Zukunftswerkstätten:** Die kontinuierliche Zusammenarbeit in einer bestehenden Gruppe ist eine wichtige Komponente für den erfolgreichen Ablauf einer Zukunftswerkstatt. Entgegen einer Zukunftswerkstatt, welche mit einer institutionell angebunden Gruppe an einem Ort durchgeführt wird, besteht bei digitalen, freiwilligen und informalen Varianten ein erhöhtes Risiko darin, dass Teilnehmende während des Prozesses „abspringen“ und so ein gemeinsames Arbeiten am eigenen Thema nicht durchgehend gelingt. In der zurückliegenden Werkstatt gelang es allerdings ausgesprochen gut, dass beinahe alle Teilnehmenden an den beiden Hauptterminen der Zukunftswerkstatt partizipierten, was sowohl der von den Jugendlichen als angenehm betrachteten Moderation als auch der hohen Attraktivität der Thematik und dem hohen Engagement der Teilnehmenden zuzurechnen ist. Hierdurch konnte ein kontinuierliches Arbeiten im Fortlauf der einzelnen Phasen erreicht werden, was sich zuletzt auch an der erfolgreichen Entwicklung von Formaten in der Realisierungsphase zeigte.
- **Digitale Kompetenzen als Erleichterung, digitale Tools als Eingrenzung:** Bei der Umsetzung zeigte sich, dass die Jugendlichen zu großen Teilen im Umgang mit Videokonferenzen und digitalen Austauschformaten sehr vertraut waren. Es traten keine nennenswerten technischen

Schwierigkeiten auf und die Teilnehmenden waren dazu in der Lage, alle eingebauten Tools zu nutzen. Wenn kurzzeitig Irritationen über einzelne Anwendungen oder Arbeitsaufträge auftraten, äußerten die Jugendlichen dies oder lösten die Probleme eigenverantwortlich.

Die hohe Bandbreite an zur Verfügung stehenden Tools erweitert dabei zwar grundsätzlich die digitalen Partizipationsmöglichkeiten, grenzen sie aber gleichzeitig auch ein. Umfragetools erleichtern bspw. die Abbildung von Meinungsbildern in der Gruppe erheblich. Gleichzeitig rücken Umfragen mit vorgegebenen Antwortmöglichkeiten auch eben nur jene Positionen in den Blick, die in den Optionen vorgesehen sind. Ein assoziatives Sammeln von Ideen, wie es gerade für Zukunftswerkstätten charakteristisch ist, wird unter der Verwendung bestimmter Tools dadurch erschwert, was auf grundlegende Schwierigkeiten bei der Schaffung digitaler Diskussionsräume verweist.

- **Teilnehmer:innenakquise:** Als große Herausforderung erwies sich die Akquise von Teilnehmer:innen für die Zukunftswerkstatt. Dies begann bereits bei der Findung geeigneter Zeiträume, bei der die Erfordernisse der methodischen Umsetzung und die Zeitpläne der diversen beteiligten Fachkräfte berücksichtigt werden mussten. Da die Jugendlichen aus unterschiedlichen Lebens- und Arbeitswelten kamen (Schule, Universität, Arbeitsleben, etc.), bestand eine weitere Schwierigkeit darin, zu antizipieren, welche Zeiten für die Teilnehmenden besonders geeignet waren. Da sich beim Versuch einer ersten Durchführung im Frühherbst 2021 kaum Teilnehmer:innen fanden, musste der ursprünglich anvisierte Termin verschoben werden. Bei der Durchführung im Dezember gelang es auf der deutschen Seite schließlich eine ausreichende Anzahl an Jugendlichen für die Teilnahme zu gewinnen. Allerdings nahm lediglich eine französische Teilnehmerin durchgehend an der Zukunftswerkstatt teil, was angesichts der Zielsetzung einer binationalen Zukunftswerkstatt unzufriedenstellend war. Ob dieses Ungleichgewicht der Teilnehmer:innen auf die Setzung der einzelnen Termine, auf die Bewerbung über die jeweiligen Jugendarbeitsnetzwerke oder auf eine womöglich unterschiedlich wahrgenommene Attraktivität der Thematik zurückgeführt werden kann, kann jedoch nicht abschließend beantwortet werden.
- **Kaum Sprachbarriere durch Übersetzung und Fremdsprachenkompetenz:** Die Durchführung der Zukunftswerkstatt wurde erheblich durch den Einsatz einer Dolmetscherin vereinfacht. Durch die simultane Übersetzung konnten alle Jugendlichen durchgehend am Prozess teilnehmen und es ergaben sich keine informationellen Verluste für die französische Teilnehmerin bzw. die deutschen Teilnehmer:innen. Zudem hätte ein konsekutives Übersetzen einen erheblich erhöhten Zeitaufwand erfordert. Für die Schaffung einer gemeinsamen Arbeitsatmosphäre waren zudem auch die zu Beginn der einzelnen Sitzung positionierten Sprachanimationen sehr hilfreich.
In den Kleingruppenarbeitsphasen verständigten sich die Jugendlichen dann selbstständig. In den meisten Fällen geschah dies auf Deutsch, da ohnehin nur eine französische Jugendliche an der Zukunftswerkstatt teilnahm. In den Gruppen, an denen diese teilnahm, geschah die Verständigung zumeist auf Englisch, was keine allzu große Herausforderung für die Jugendlichen bedeutete.
Es muss allerdings berücksichtigt werden, dass die vergleichsweise geringe Anzahl an Teilnehmenden auch damit begründet werden könnte, dass ein mehrsprachig angekündigtes Jugendbeteiligungsformat bei potentiell thematisch interessierten Jugendlichen auch Abwehrhaltungen gegenüber möglicherweise mangelnder Sprachkenntnisse ausgelöst haben könnte. Auch

wenn innerhalb der Werkstätten unterschiedliche Sprachvoraussetzungen kaum eine Rolle spielten, kann eine vermutete Sprachbarriere womöglich dennoch zur Selbstexklusion von möglichen Teilnehmer:innen geführt haben.

- **Gemeinsame Wertehorizonte, thematische Affinität und Mobilitätserfahrungen ermöglichen intensive Arbeit in der Zukunftswerkstatt:** Die Beobachtungen der Zukunftswerkstatt legen nahe, dass die Wahrnehmung von Gemeinsamkeiten bei den Jugendlichen die gemeinsame Arbeit an einem Problem im Rahmen von Zukunftswerkstätten erleichtert. Trotz der Tatsache, dass die Jugendlichen z. T. aus unterschiedlichen Ländern kamen, sich zuvor unbekannt waren und keinen gemeinsamen institutionellen Hintergrund aufwiesen, ergaben sich keine nennenswerten Probleme darin, sich bei der Arbeit am gemeinsamen Gegenstand zu verständigen. Als Grund hierfür bietet sich die Annahme an, dass die teilnehmenden Jugendlichen ein hohes Maß an geteilten Werten und Selbstpositionierungen aufwiesen. Hervorzuheben ist dabei zunächst die hohe gemeinsame Affinität für die Thematik des Klimaschutzes, welcher auch die thematische Schwelle zur Teilnahme an der Zukunftswerkstatt bildete.

Der Umstand, dass das Ziel einer klimafreundlicheren Gesellschaft im Allgemeinen und der Schaffung von „grüneren“ Mobilitätsformaten im besonderen Grundtenor aller Teilnehmenden war, erleichterte die gemeinsame Arbeit innerhalb der Zukunftswerkstatt, da kein grundsätzliches Aushandeln einer gruppenspezifischen Position notwendig war. Dadurch konnte von Beginn an ein konzentriertes Arbeiten einsetzen, welches sich durch alle Phasen der Zukunftswerkstatt trug. Zudem zeichnete sich die Gruppe dadurch aus, dass fast alle Teilnehmenden bereits über umfangreiche Auslandserfahrungen und zum Teil auch Erfahrungen in der Internationalen Jugendarbeit verfügten. Der persönliche Einsatz für Klimaschutz paarte sich entsprechend zumeist mit, durch biographische Erfahrungen angeeigneten Kenntnisse des Gegenstands der Mobilität im Allgemeinen bzw. der Internationalen Jugendarbeit im Besonderen. Das hohe Engagement der Jugendlichen zeigte sich auch an ihrem Feedback nach dem ersten Termin der Zukunftswerkstatt: Sie äußerten den Wunsch nach konkreten Ergebnissen und blickten mit Vorfreude und hoher Motivation auf die kommende Sitzung.

- **Gelingensbedingungen einer Zukunftswerkstatt erfüllt – Formatentwicklung durch Zukunftswerkstätten ist möglich:** Die im Voraus beschriebenen Komponenten verdeutlichen, dass im zurückliegenden Format die wesentlichen Gelingensbedingungen für eine erfolgreiche Zukunftswerkstatt vorlagen. Entsprechend produktiv zeigte sich auch die Arbeit der Gruppe. Über alle drei Phasen hinweg gelang es den Teilnehmenden mit der Unterstützung der Moderator:innen das Thema einer „grüneren Mobilität“ aus der jeweils gesetzten Perspektive zu bearbeiten und wertvolle Erkenntnisse herauszuarbeiten. Sowohl in Kritik-, als auch in Phantasie- und Realisierungsphase nahmen die Jugendlichen den Auftrag der einzelnen Phase an und erarbeiteten Ergebnisse, die sowohl auf der Mikroebene der Reiseplanung als auch auf der strukturellen Ebene Anchlüsse für zukünftige Formatentwicklung bieten.

5. Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitung

Nach einer überblickartigen Evaluation der Zukunftswerkstätten der beiden Forschungsteams, werden nachfolgend die wissenschaftlichen Begleitungen der beiden Forschungsteams sowie die daraus eruierten Erkenntnisse vorgestellt.

5.1 Green Mobility aus der Perspektive junger Menschen

– Erkenntnisse der wissenschaftlichen Begleitung durch das französische Team

5.1.1 Die Forschungsmethode

Das Team hat entsprechend des Forschungszwecks zwei Ansätze und Zeithorizonte gewählt: Zum einen die teilnehmende Beobachtung im Rahmen der Workshops; zum anderen die Sammlung von Eindrücken der Teilnehmenden anhand eines Forschungsfragebogens im Nachgang an die Workshops. Die Auswertung erfolgte mittels induktiver Kategorienbildung.

5.1.1.1 "Begründeter" Fragebogen mit Erklärungen zu den Fragen

Wir haben uns dazu entschlossen, mit einem Fragebogen im Nachgang zur Zukunftswerkstatt noch einmal an die Jugendlichen heranzutreten. Interessant erschien uns hierbei, ihr Empfinden einige Zeit nach den Workshops abzufragen, um ihren Blickwinkel auf die *Green Mobility* und die absolvierten Workshops bestmöglich zu verstehen. Wir haben beschlossen, den Fragebogen in drei Teile zu unterteilen, die für uns aus Forschungssicht interessant waren, wobei vorzugsweise offene Fragen gestellt wurden, damit die Teilnehmenden freier schriftlich antworten konnten. Wir sind uns bewusst über die Vor- und Nachteile des Fragebogens als Methode, die sich je nach Anwendung zwischen qualitativer und quantitativer Forschungsmethodik bewegt. Die fünf ausgefüllten Interviews differierten darüber hinaus hinsichtlich der inhaltlichen und reflexiven Tiefe der Antworten.

Der Fragebogen wird im Folgenden vorgestellt und erläutert. Zu diesem Zweck ist jede Frage bzw. jeder Fragenblock mit einem kursivgedruckten Kommentar versehen, der den Hintergrund jeder einzelnen Frage und die dahinterstehenden Überlegungen darlegt. Der Projektkoordinator von *Green Mobility* hat die Fragebögen an die Teilnehmenden verschickt. Die ausgefüllten Fragebögen gingen innerhalb der folgenden zwei Wochen bei uns ein.

Tabelle 3: Fragebogen (wissenschaftliche Begleitung durch das französische Team)

Fragebogen
<p>Teil 1 (T1): Evaluierung des Projekts <i>Green Mobility</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Frage 1 (F1): Wie hast Du vom Projekt <i>Green Mobility</i> erfahren? Was hat Dich dazu bewogen, daran teilzunehmen? <ul style="list-style-type: none"> ➤ <i>Die Beweggründe die Jugendliche an diesem Projekt teilnehmen lassen, sind der Ausgangspunkt, um ihre Perspektiven zu verstehen.</i> • F2: Was hast Du davon gehalten? Was für ein Feedback würdest Du zu den Workshops geben? (Moderation, Inhalt, Format, Dauer usw.) <ul style="list-style-type: none"> ➤ <i>Mit dieser Frage lassen sich Meinungen zur Evaluation der Workshops zusammentragen. Die Evaluation dieses Projektes sollte auch über die Jugendlichen laufen, indem durch den Wortlaut der Betroffenen ein anderer Blickwinkel herangezogen wird. Die Evaluierung gewinnt somit eine „verortete“ Dimension (Mottier Lopez 2008, 2017).</i>

- **F3:** Hältst Du die von euch erarbeiteten Projekte für glaubwürdig und welche Rückkoppelung erhoffst Du Dir von diesen Workshops?

➤ *Gab es bei den Teilnehmer:innen den Anspruch, das Projekt zu konkretisieren? Ziel ist es, ihr Engagement im Bereich der Green Mobility und ökologischen Themen allgemein zu verorten.*

T2: Welche Bedeutung haben ökologische Fragen und Umweltfragen für dich?

- **F4:** Welche Rolle spielen ökologische und Umweltfragen in Deinem Leben? Engagierst Du Dich im Alltag für Klimaschutz und wenn ja, warum?
- **F5:** Inwiefern sind ökologische und Umweltfragen für Dich ein Themen, die im Mittelpunkt der Diskussionen in unseren Gesellschaften stehen sollte?

➤ *Bei diesen beiden Fragen wollten wir das Interesse erfassen, das jede:r Jugendliche:r für ökologische und Umweltfragen mitbringt, mit dem Ziel, einen Kontext als „umweltbewusst“ gelebter Praxis darzulegen. Wir wollten zu charakterisierende „Werte“ explizit machen (Roblez, 2022) unter Betrachtung der praktischen, politischen, philosophischen Dimensionen ökologischer Fragen und von Umweltfragen und der sich daraus ergebenden Handlungen.*

- **F6:** Mit welchen Mitteln sollte Umweltschutz deiner Meinung nach (im Kleinen wie im Großen) umgesetzt werden?

➤ *Wie auch bei den vorangehenden Fragen wollten wir, dass jede:r Jugendliche jeweils Antworten und praktische Anwendungen liefert, ungeachtet dessen, ob sie realisierbar, komplex oder gar utopisch sind. Ziel war es nicht, ihre Überlegungen auszubremsen, sondern ihnen im Gegenteil freien Lauf zu lassen.*

- **F7:** Hast Du schon einmal an einem ähnlichen Austausch zu ökologischen und Umweltfragen teilgenommen?

- **F8:** Engagierst Du Dich in einem Verein, der Umweltziele verfolgt oder einen entsprechenden Anspruch hat? Wenn ja, in welchem Verein und weshalb?

➤ *Ziel ist es, den thematischen Background der Teilnehmenden zu begreifen.*

T3: Interkulturelle Interaktion

➤ *Ziel für diesen gesamten Teil war es, die Jugendlichen zur interkulturellen Dimension zu befragen, die eine der Leitlinien des DFJW darstellt. Wir hatten uns dadurch erhofft, eine Datenlage zusammenzutragen, die Antworten auf einige unserer Fragestellungen vom Anfang unseres Forschungsvorhabens liefert. Trotz der Umformulierung dieser Fragestellungen im Verlauf unserer Arbeit (Grund: die französischen Teilnehmenden waren bei den Begegnungen in der Minderheit), war es Ziel der folgenden Fragen, das Verständnis der Jugendlichen der übergeordneten Frage nach der interkulturellen Interaktionen zu erfassen.*

- **F9:** Wie sind die Diskussionen mit den anderen Teilnehmenden (gleicher oder anderer Nationalität) verlaufen? Hatte die sprachliche Hürde Auswirkungen auf diese Begegnungen?
- **F10:** Welche Unterschiede bzw. gegensätzlichen Betrachtungsweisen sind dir während der Workshops mit den anderen Teilnehmenden aufgefallen?
- **F11:** Wie hast du das wahrnehmen können, da weniger französische Jugendliche dabei waren? Wie erklärst du dir das?

5.1.1.2 Auswertungsmethode der Fragebögen

Der Fragebogen wurde nach dem letzten Workshop in der zweiten Januarhälfte 2022 ausgegeben. Die Weihnachtsferien 2021 und die Rückkehr in den (schulischen und/oder beruflichen) Alltag, ermöglichten es den Befragten, die Fragen mit einem gewissen Abstand zu den Workshops zu beantworten. Dieser Aspekt ist insbesondere mit Blick auf die Frage „Mit welchen Mitteln sollte Umweltschutz Deiner Meinung nach (im Kleinen wie im Großen) umgesetzt werden?“ auch mit Blick auf *Green Mobility* zu berücksichtigen, da die Antworten sowohl aus den Diskussionen innerhalb der Workshops als auch auf mögliche Beschäftigungen mit dem Thema im Zeitraum zwischen Workshops und Fragebogen resultieren könnten. Wir können feststellen, dass sich die Fragebögen mit Blick auf die Ausführlichkeit der Antworten unterscheiden: Während einige Befragte ausführende Absätze mit Beispielen und Vorschlägen verfassten, haben andere ihre Antworten in Form von *bullet points* formuliert. Die Fragebögen wurden für die Auswertung anonymisiert. Eine befragte Person ist fortfolgend anhand der Abkürzung „GM“ für *Green Mobility* identifizierbar, gefolgt von der Bearbeitungsnummer.

Für nachfolgende Forschungsdesigns dieser Art kann folgende Anmerkung einer befragten Person als Verbesserungs- bzw. Regulierungsvorschlag aufgenommen werden: „Ich hätte den Fragebogen gerne kurz nach dem letzten Workshop erhalten, denn jetzt – nach mehreren Wochen – habe ich bereits viele Details vergessen und ich hätte vermutlich besser auf die Frage zu den verschiedenen Auffassungen innerhalb des Teilnehmendenkreises antworten können“ (GM4).

5.1.2 Die Forschungsergebnisse

5.1.2.1 Ergebnisse der teilnehmenden Beobachtung im Rahmen der Workshops

Die Beschäftigung mit und die anschließende Auswertung dessen, was die Jugendlichen erarbeitet haben, rechtfertigt die Anwendung eines Kriterienrasters³. Die Jugendlichen sollten im Workshop in Form von Schlüsselwörtern Kritikpunkte zu möglichen internationalen Begegnungen nennen, an denen sie nicht teilnehmen wollen würden. Diese Überlegungen stehen damit für Kriterien, die der *Green Mobility* entgegenstehen (siehe nachfolgende Tabelle). Aus diesem Ansatz heraus ließe sich weiterführend ein Raster erstellen, bei dem die Kriterienbildung umgekehrt wird, indem Kriterien formuliert werden, die einer wahrhaftig gelebten *Green Mobility* zuträglich sind.

³ Bei einem kriterienbasierten Evaluationsansatz werden für einen Auswertungsgegenstand (qualitative und/oder quantitative) Leitkriterien hinsichtlich der zu begründenden/auszumachenden/einzuschätzenden Bedeutung für den betreffenden Gegenstand entwickelt. Ein Evaluierungsgegenstand entspricht dem Projekt bzw. der anvisierten Situation (hier: *Green Mobility*).

Tabelle 4: Kriterienraster (wissenschaftliche Begleitung durch das französische Team)

EVALUATIONS- GEGENSTAND	KRITERIEN, DIE EINER <i>GREEN MOBILITY</i> ENTGEGENSTEHEN			
An- und Abreise	Zwischenstopps	Es ist nicht möglich, Tickets ohne Einverständnis der Eltern zu buchen	Verhältnis von Dauer und Entfernung der Mobilität für TN nicht nachvollziehbar.	Das Flugzeug darf nicht bevorzugt werden.
Unterkunft und Verpflegung	Unangemessene Unterkunftswahl: <ul style="list-style-type: none"> • Nicht nah genug an Verkehrsanbindung • Zu weit entfernt von interessanten Orten • Fehlende Besichtigungsmöglichkeiten 	Hotels, in denen die Jugendlichen keinen Zugang zur Küche haben und nicht selbstständig ihre Verpflegung bestimmen und/oder ihr Essen zubereiten können.	Alle angebotenen Gerichte enthalten Fleisch.	Fehlende Diskussion über Fleischkonsum und welche Rolle dieser in der ökologischen Krise einnimmt.
Programm und Organisation	Fehlender Gestaltungsraum für die TN mit Blick auf die Programmgestaltung/ Organisation	Bei Ausflügen wird von den Organisator:innen der Bus bevorzugt, obgleich die Nutzung von Fahrrädern möglich wäre	Örtlich nahe gelegene Veranstaltungsorte u.ä. suchen, um lange, eintägige Reisen (bspw. per Bus) zu vermeiden	
Freiwilligentourismus	Fehlende Transparenz bei der Organisation der Aktionen	Die Freiwilligen werden als „Werkzeuge“ betrachtet	Der Nachhaltigkeitsaspekt wird unzureichend berücksichtigt	
Nachhaltigkeit	Fehlende Reflexion zu lokalen und sozialen	Fehlende Reflexion im Anschluss der Begegnung, bspw. mit Blick auf die		

	Nachhaltigkeitsaspekten des Projekts	Frage, ob es sich überhaupt gelohnt hat (Nachhaltigkeit der Begegnung)		
Inhalt	Tatsächlicher Inhalt der Begegnung entspricht nicht dem angekündigten Inhalt „auf dem Papier“	Es gibt keine Reflexion über/Veranschaulichung der gemachten Erfahrungen und Lernprozesse		
Verpackung	Mülltrennung wird nicht immer eingehalten	Zu viel Verschwendung		

5.1.2.2 Zusammenfassung der Ergebnisse der Fragebögen

Die Ergebnisse der Fragebogen lassen sich in folgende Aspekte gruppieren:

- a) Auswertung des Gesamtkonzepts (*siehe Kapitel 4.1.1*)
- b) Beweggründe für die Teilnahme
- c) Workshop-Ergebnisse
- d) Vorschläge der Teilnehmenden für den Umweltschutz
- e) Erklärungsversuch zum unterrepräsentierten französischen Teilnehmerkreis

Im Folgenden werden die Ergebnisse aspektorientiert und zusammenfassend dargestellt.

a) Auswertung des Gesamtkonzepts

Siehe Kapitel 4.1.1.

b) Beweggründe für die Teilnahme

Die Beweggründe lassen sich im Kontext von Engagement und Werten auf drei wesentlichen Ebenen beschreiben: ethisch, politisch und in Verbindung mit den Handlungsorten (zusammenfassend im Französischen unter dem Begriff „*mésologique*“ geführt, der übergreifend die Wechselwirkung Mensch/Umwelt bezeichnet, Anm. d. Üb.), was sich zuweilen in Form eines berufsbezogenen Wertes äußert (GM4).

Erfahrungen, die zuvor im Rahmen von DFJW-Aktivitäten gesammelt wurden, waren einer Teilnahme zuträglich: sei es, um etwas Ähnliches zu erleben, oder um sich einer Fragestellung anzunehmen (Beispiel: Für und Wider von Flugreisen).

Organisationen (im politischen, vereinsnahen, institutionellen Bereich) spiegeln die persönliche Motivation wider, sich an Fragen und Themen zu nachhaltiger und/oder grüner Mobilität zu beteiligen. So sind bspw. zwei Teilnehmende in *Fridays for Future* bzw. *kulturweit* eingebunden. Ein:e Teilnehmer:in gehört keiner Organisation an, die sich ökologischen Themen widmet.

Zudem besteht mit Blick auf die aktuelle Situation hinsichtlich ökologischer und Umweltfragen ein gewisser Konsens, den GM4 wie folgt formuliert: „Es gibt keine Alternative“. Sich für ökologische Themen zu interessieren und im Weiteren praktische Implikationen wie grüne Mobilität weiterzudenken, scheint auf eine axiologisch bedeutende Ebene gehoben zu werden. So erklärt GM1, dass ökologische und Umweltfragen als Thema gegenüber anderen „das entscheidende Thema par excellence sein müsste“.

c) Workshop-Ergebnisse

Das aus den Ergebnissen gezogene Fazit fällt unterschiedlich aus: Während einige auf konkrete Handlungen eingehen (hier finden sich Bemerkungen wie „relativ konkret“, „direkt an der Umsetzung mitwirken“, „eine der Nachhaltigkeitsbegegnungen organisieren“), formulieren andere grobe Ideen und Wünsche („ich wünsche mir, dass diese Ideen umgesetzt werden können“).

Ein:e Teilnehmer:in wirft folgende Frage auf: Wenn die Ergebnisse „ein gewisses Potential haben“, so stellt sich doch die Frage der Nutzung: „Verwenden transfer e.V. und das DFJW die Ideen oder erwarten sie, dass die Teilnehmenden sich für die Umsetzung engagieren? Um bei den Teilnehmenden ein persönliches Engagement zu wecken, hätte das Projekt vielleicht länger andauern oder in Präsenz stattfinden müssen, um den Zusammenhalt zu stärken?!“ (GM5)

d) Vorschläge der Teilnehmenden für den Umweltschutz

Anhand der Aussagen der Teilnehmer:innen und der von ihnen verwendeten Begriffe lässt sich folgende Liste erstellen:

- Abkehr von wirtschaftlichem Wachstum um jeden Preis (degrowth)
- Reiche besteuern und Geld umverteilen
- OTIF-Prinzip (Lieferzuverlässigkeit) bei Biolebensmitteln abschaffen/verhindern
- lokale Kleinbauernwirtschaft massiv entwickeln bzw. fördern und Pestizide verbieten, intensive Landwirtschaft besteuern
- Mentalitätswechsel in der Landwirtschaft begleiten
- vegane Gerichte in Kantinen und Restaurants anbieten; größere Auswahl in Supermärkten anbieten
- Bildungsprogramme zu veganer Ernährung für Schulen und in der Erwachsenenbildung aufsetzen und ausbauen
- Finanzhilfen für die Renovierung alter Häuser
- Besteuerung von Kerosin und Flügen
- Verbot von Leerflügen
- Subventionierung des Zugverkehrs
- Geldzahlungen an Länder, die aufgrund unserer Verhaltensweisen unter ökologischen Katastrophen, Bergen an Plastik usw. leiden
- Finanzmittel oder Bildungsprogramme für Länder des globalen Südens für die Mülltrennung, Renovierung von Gebäuden, öffentliche Verkehrsmittel usw. zur Verfügung stellen
- Natur- und Artenschutz, bspw. ein Ende der Massentierhaltung (GM3 + GM4)
- sich auf Gesetze einigen, die als notwendig anerkannt werden

- Verbraucherentscheidungen steuern (+ GM4)
- Erneuerbare Energien fördern und ausbauen
- stärkeres Bewusstsein für das eigene Handeln (+ GM4)
- das gängige Konsummodell hinterfragen (insbesondere mit Blick auf die bestehende Werfkultur)
- über die Beziehung zwischen Mensch und Natur nachdenken, indem allen klargemacht wird, dass ohne intakte Ökosysteme keine gerechtere Gesellschaft möglich ist
- die „abstrakten“ Grundsätze der Konzepte nachhaltiger Entwicklung über Wissens- und Kompetenzvermittlung nicht nur in der „Öko-Nische“ zur Anwendung bringen, sondern auch in der Gesellschaft = die Reflexions- und Diskussionsmöglichkeiten über den Berufszweig und Konsumententscheidungen auf einen größtmöglichen Kreis ausweiten
- Subventionen für fossile Brennstoffe abschaffen
- CO₂-Budget-Systeme einführen (z.B. auf nationaler Ebene)
- klimaneutrale Produkte und Dienstleistungen fördern
- Nahstreckenflüge verbieten (bspw. Deutschland – Frankreich)
- öffentliche Verkehrsnetze und den öffentlichen Nahverkehr ausbauen, um sie attraktiver als das Auto und das Flugzeug zu machen (+ GM1)
- langfristiges, über die Dauer politischer Mandate hinausgehendes Engagement bei nationalen und internationalen Klimaschutzprojekten

e) Unterrepräsentanz französischer Teilnehmer:innen in den Workshops

Dass weniger Jugendliche aus Frankreich teilgenommen haben, bringen die Teilnehmer:innen mit strukturellen Herausforderungen in Verbindung. Zwei Teilnehmende liefern zudem folgenden Erklärungsansatz: „Eine französische Teilnehmerin hat erzählt, dass sich die drei Projektzeiträume mit dem Schulunterricht überschneiden haben.“

5.1.3 Interpretationsperspektiven: Zwischen soziologischem und geo-axiologischem Ansatz

Unsere Interpretationsperspektiven folgen einem zweigleisigen Ansatz, der sich mit dem Wertebegriff befasst. Im Grunde genommen sind die genannten Facetten und Ausbuchstabierungen von *Green Mobility* Aspekte, die etwas über sich selbst aussagen, eine oder mehrere Ideen ausdrücken oder etwas beschreiben, das wichtig ist. Aus den Daten der Fragebögen lesen wir ab, dass die Position und die Rolle des sozio-historischen Kontextes der betreffenden Person die Bedeutungen von *Green Mobility* soziologisch (die politischen Auswirkungen „grüner“ Begriffe und die Auswirkungen der Begriffsbildung selbst), axiologisch (die Werte an sich) und gebietsbezogen (der Aufenthaltsort und der Ort, an dem Mobilität konkret erlebt wird) charakterisieren. Unsere Perspektive stellt ein vertiefendes Forschungsprojekt in den Vordergrund, das wir mit „Hin zu einer Geografie dessen, was zählt“ betitelt haben.

Zunächst einmal haben wir über den Platz nachgedacht, der umweltbewusstem Handeln eingeräumt wird und die Bedeutung, die wir ihm beimessen wollen. Umweltbewusstes Handeln ist nicht so simpel wie es die Ergebnisse öffentlicher politischer Abstimmungsprozesse vermitteln mögen (ministère de la Transition écologique et solidaire, 2019), oder als dass es sich auf Vermittlung von Grundwissen herunterbrechen ließe, das sich einfach an Jugendliche weitergeben lässt. Tatsächlich wird die Frage des „ökologischen Wirkungsgrads“ jeden Handelns oftmals als Messlatte oder Richt-

wert herangezogen, um die entsprechende Praxis anhand dessen zu bewerten. Dieser Wirkungsgrad wird jedoch sehr häufig allein unter dem Blickwinkel der Effizienz positiver Effekte auf die Umwelt gemessen. Feststellen lässt sich jedoch, dass sich

diese Fragen in einem Spannungsfeld [bewegen], denn oftmals gilt beispielsweise der Kauf von „Bio“-Produkten als praktische Umsetzung umweltbewussten Verhaltens (Olli, Grendstad und Wollebaek 2001; Thogersen und Ölander 2006), obgleich der Konsum von Produkten aus ökologischer Landwirtschaft heutzutage nicht nur als praktisch gelebter Umweltschutz betrachtet wird, sondern auch als Vehikel, die eigene Gesundheit zu schützen. (Caillaud, Kalampalikis & Flick 2010, S. 624)

Somit ist es nicht möglich, jedem Handlungsfeld einen „ökologischen Wirkungsgrad“ zuzuordnen, sofern dieses nicht kontextbezogen betrachtet wird. Da ein Handeln einer Entscheidung entspringt, der über diesen Kontext Ausdruck verliehen wird, gilt es, über den Sinn nachzudenken, den die betreffende Person dem Handeln an sich beimisst, um dann in der Folge seinen Wirkungsgrad zu ermitteln.

Im Rahmen der *Green Mobility* können wir diesen Kontext über die sozialen Repräsentationen begreifen, da die Begegnungen ungeachtet des Umstands, dass die französischen Teilnehmenden unterrepräsentiert waren (eine französische Person auf acht deutsche Teilnehmende), als interkulturelle Begegnungen organisiert wurden, wobei der Begriff „Kultur“ nicht an den Landesgrenzen endet, sondern vielmehr bei einem grundsätzlichen menschlichen Ausdruck geteilter Lernpraxis, Handlungsformen und Bedeutungen (s. Begriff der „sozialen Mimesis“ bei Wulf 2003). Daher erschien es wichtig zu verstehen, wie soziale Repräsentationen Werte und demnach auch die Handlungsformen bei der deutschen und der französischen Zielgruppe steuern.

Es gibt eine Vielzahl von Definitionen sozialer Repräsentationen (vgl. Abric 1987; Durkheim 1898; Gervais 1997; Moscovici 1961 & 2001). Wir werden hier folgende Definition von Denise Jodelet (1989) zu Grunde legen:

Soziale Repräsentationen sind Interpretationssysteme, die unser Verhältnis zur Welt und zu anderen sowie das Sozialverhalten und die soziale Kommunikation ausrichten und organisieren. Soziale Repräsentationen sind kognitive Phänomene, die die gesellschaftliche Zugehörigkeit von Individuen über die Verinnerlichung von Praktiken und Erfahrungen, Verhaltens- und Denkmodellen bestimmen. (Jodelet, ebd., S. 36)

Diese Bedeutung der sozialen Repräsentation findet Anwendung auf die Kultur des Individuums und damit auf die beider Länder, indem darüber nachgedacht wird, wie sie auf Praktiken und das dem Umweltbewusstsein entgegengebrachte Interesse einwirken.

In dem Text *„Penser la crise écologique : représentation et pratiques franco-allemandes“* (Die Klimakrise denken: Deutsch-französische Repräsentation und Praktiken) von Sabine Caillaud, Nikos Kalampalikis und Uwe Flick (2010) wird die These aufgeworfen, dass das Prisma sozialer Repräsentationen den Praktiken von Individuen inhärent ist:

Die Klimakrise über den Ansatz sozialer Repräsentationen zu betrachten, ermöglicht es also, sie als gesellschaftliches Konstrukt zu begreifen. Davon ausgehend werden

Landwirte somit zum Beispiel nicht mehr als Verursacher der ökologischen Krise betrachtet. Vielmehr ist es die spezifische gesellschaftliche Form natürlicher Kategorisierung, die sie zu Praktiken drängt, die als der Natur nicht zuträglich bezeichnet werden (Eder 1988). Und schließlich erlaubt dieser Ansatz auch, soziales Denken zu rehabilitieren, um es unter einem anderen Blickwinkel als dem der Diskrepanz zwischen wissenschaftlicher Erkenntnis und allgemeinem Wissen zu betrachten. (ebd., S. 626)

Da, wo soziale Repräsentationen die Praxis beeinflussen und diese die Repräsentationen bestätigt, entsteht eine intrinsische und wechselwirkende Verbindung. Man sollte nicht denken, dass soziale Repräsentationen das Individuum zu einer, gleich welcher Praxis zwingen, aber sie beeinflussen es in symbolischer Weise: Sie stellen keinen Zwang dar, aber eine Abwendung von der Praxis.

Bourdieu (1994) stellt diese Idee anhand seiner Konzeptualisierung des symbolischen Kapitals dar:

Ich nenne symbolisches Kapital eine beliebige Sorte von Kapital (ökonomisch, kulturell, sozial, Bildung), wenn sie gemäß Wahrnehmungskategorien, Wahrnehmungs- und Gliederungsprinzipien, Klassifikationssystemen, kognitiven Systemen wahrgenommen wird, die zumindest zu einem Teil das Produkt der Inkorporierung der objektiven Strukturen des betreffenden Felds sind, das heißt der Struktur der Kapitaldistribution in dem betreffenden Feld. (ebd., S. 150)⁴

Dem Anschein nach gleichen bzw. ähneln sich Deutschland und Frankreich bei der Strukturierung von Systemen ihrer jeweiligen Wirtschaft, Industrie, Politik bzw. selbst innerhalb ihrer sozialen Themen. Seit jeher zeichnen sich beide Länder jedoch durch Unterschiede hinsichtlich ihres umweltbewussten Handelns aus. Festzustellen ist beispielsweise, dass Umweltschutzvereine in Deutschland in den 1960er Jahren für lokale Interessen eintraten und sich über ethische Überlegungen zu gemeinsamen wie gleich verbindenden Ideen zusammenfanden. In Frankreich hingegen stößt man trotz kontroverser Sichtweisen auf wesentlich politischere Bewegungen, die sich am Modell der Pariser Revolte vom Mai 1968 orientieren (Caillaud, Kalampalikis & Flick 2010).

Nach einer Befragung und Beobachtungen, u.a. anhand von *focus groups*, legte das Team von Caillaud, Kalampalikis und Flick (2010) einen deutlichen Unterschied mit Blick auf das umweltbewusste Handeln beider Länder offen. So weisen sie nach, dass sich die Diskussionen in Deutschland auf eine moralische Dimension umweltbewussten Handelns richten: „Diese Dimension macht für uns deutlich, dass sich umweltbewusstes Handeln in einem gewissen Spannungsfeld zwischen Eigeninteresse, immoralischem Interesse (Egoismus) und moralischerem, auf den Anderen gerichtetes Interesse (Empathie, Altruismus) bewegt.“ (Caillaud, Kalampalikis & Flick 2010, S. 636)

Im Weiteren verdeutlichen sie, dass dieser „Anderer“ unterschiedlichste Formen annehmen kann und für ein Individuum, ein armes Land, künftige Generationen, das Klima, die Umwelt, die Tiere usw. stehen kann. Dort, wo der Ausdruck von Werten in Frankreich wesentlich ausgeprägter ist, bettet sich umweltbewusstes Handeln ein in „ein Spannungsverhältnis zwischen dem Ausdruck persönlicher Werte (Form der Freiheit) und einem Unterordnen angesichts gesellschaftlicher Zwänge (Art von Verpflichtung). Die Gesellschaft ist hier also ein Anderer, in Abgrenzung zum Selbst, der

⁴ Die deutsche Übersetzung ist folgender Literatur entnommen: Bourdieu, Pierre (orig. 1994; dt. Übersetzung 1998 von Hella Beister): *Praktische Vernunft. Zur Theorie des Handelns*. Frankfurt a.M.: Suhrkamp.

einen daran hindert, im Einklang mit den eigenen Werten zu handeln“ (Caillaud, Kalampalikis & Flick 2010, S. 638). Hier lässt sich eine Mentalität erkennen, bei der aufgrund sozialer und gesellschaftlicher Zwänge nach Ausreden gesucht wird, und die dadurch geradeweg eine Form der Entschuldbarkeit annimmt. Folglich könnte man die Hypothese aufstellen, dass die Deutschen von moralischen Beweggründen geleitet sind, während es bei den Franzosen politischere Beweggründe sind.

Die Ergebnisse dieser Studie (2010) stellen eine relevante theoretische Grundlage dar. Tatsächlich legen sie einen wirklichen kulturellen Unterschied und eine andere Lesart einer selben Sache innerhalb dieser beiden, recht ähnlichen Länder offen. Und erst recht, wenn an Umweltschutz gekoppelte Fragen in Verbindung mit „Werten“ gesetzt und in dieser Form zum Ausdruck gebracht werden. Wir könnten das Konzept „Werte“ anhand einer epistemologischen Auslegung (Roblez, 2022) entsprechend folgendem, zusammenfassendem Schema definieren:

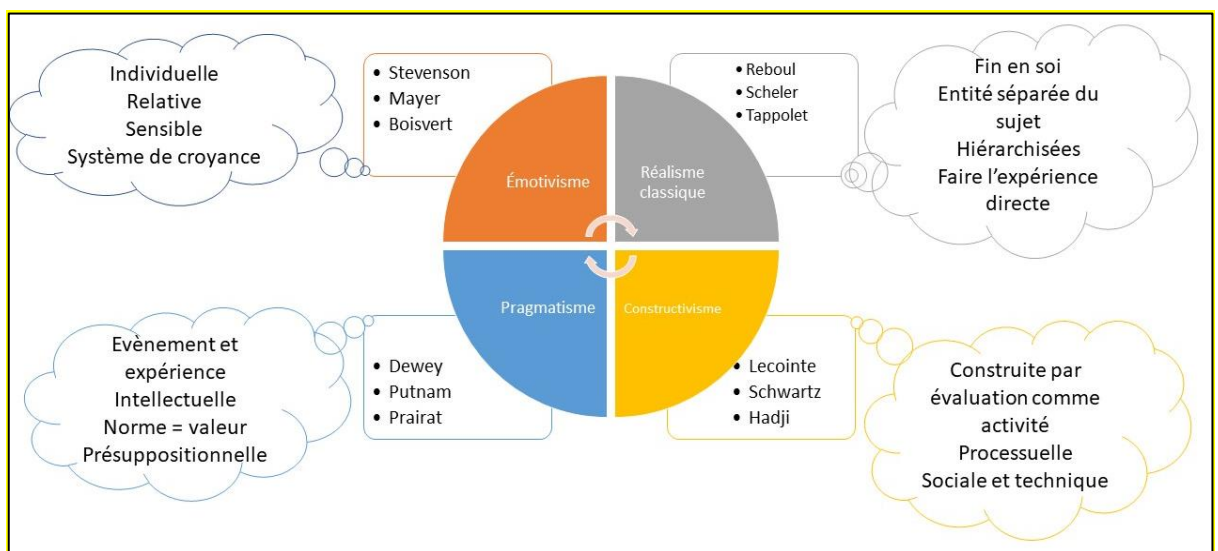


Abbildung 1: eigene Darstellung des französischen Forschungsteams nach Roblez (2022)

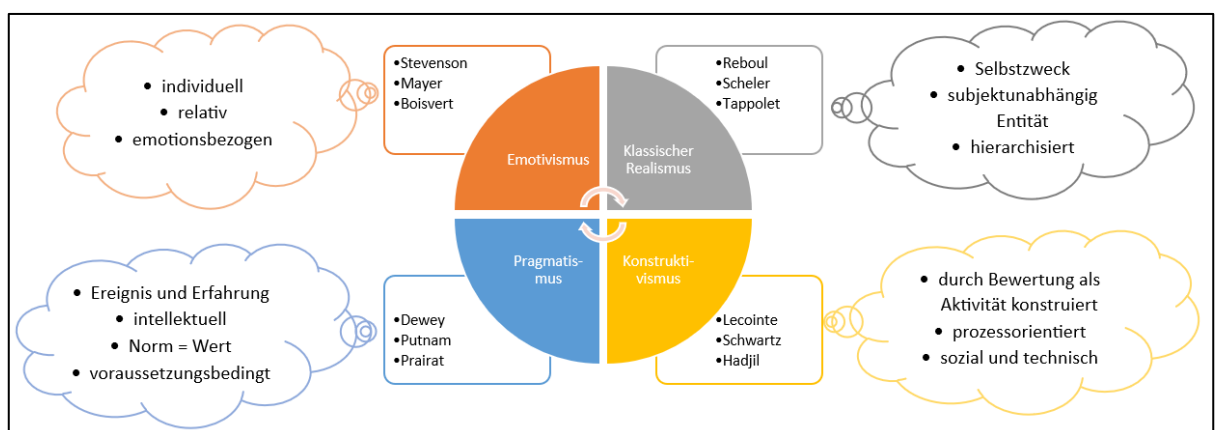


Abbildung 2: eigene Darstellung der Übersetzerin

Jede Farbe steht für ein „Paradigma“ (Kuhn 2018), das heißt eine wissenschaftlich begründete Sicht auf die Welt. In Anbetracht der aktuellen Forschung, insbesondere im Bereich der Erziehungswissenschaften (Roblez 2022), sind die vier Paradigmen belastbar, um die Werte bei den Subjekten zu untersuchen. Historisch gesehen hat das *emotivistische Paradigma* als erstes dazu beigetragen, strukturell eine Definition zu formulieren. Vom Grundsatz her ist ein Wert der individuelle Ausdruck bezogen auf die Überzeugungen einer Person mit Blick auf ein Ereignis: Er ist somit ein emotionaler Ausdruck. Lässt man dieses Paradigma zugunsten der drei anderen beiseite, bleiben die Emotionen ein zentrales Moment, sei es als Gegenstück (bei den Pragmatikern) oder als Herzstück (bei den Realisten). Das *realistische Paradigma* lässt zwei zentrale Bedeutungen zu. Bei der ersten steht ein metaphysischer Ansatz der Werte im Vordergrund: Es handelt sich hierbei um ein eigenständiges Objekt, das direkt oder mittels eines Symbols erfahrbar ist. Bei der zweiten steht die Beziehung einer Person zu den Werten im Vordergrund, sodass Werte hier eine signifikant bezugsorientierte Erfahrung darstellen. In beiden Fällen kann ein Wert ein individueller wie auch ein gesellschaftlicher sein. Innerhalb des *pragmatischen Paradigmas* werden Werte als Ergebnis eines intellektuellen Vorgangs betrachtet: Sie gehen aus der Sinnggebung einer Erfahrung hervor, im Zuge derer eine Person eine Norm für sich (oder eine Gruppe) entwickelt. Das *konstruktivistische Paradigma* schließlich betrachtet Werte als Ergebnis einer Evaluierung. Hierbei handelt es sich um eine menschliche, soziale (da in Beziehung zu anderen als der eigenen Person) und technische (da in Rückgriff auf eigene, zu evaluierende Gesten oder Instrumente) Handlung, die sowohl institutionalisiert (formalisiertes Evaluierungsvorgehen innerhalb eines klar umrissenen Rahmens) als auch situativ („wilderer“ bzw. spontaneres Evaluierungsvorgehen) sein kann.

Heute sind ökologische und Umweltfragen als Themen aktueller denn je. Mit der Dringlichkeit, mit der der Klimawandel auf den Plan tritt, hat sich die Tragweite der ökologischen Herausforderung ins Bewusstsein der Bevölkerung gedrängt. Moralische und politische Werte beeinflussen umweltbewusstes Handeln am stärksten (Hache 2019), obgleich sie nicht mehr die einzig gängigen sind. Tatsächlich haben sich neue Werte herausgebildet, die von den beiden erstgenannten abhängen oder auch nicht und selbst jeweils einem bestimmten Kontext entspringen.

Heutzutage spalten sich die an umweltbewusstes Handeln geknüpften Werte trotz ihrer Allgegenwärtigkeit bei jedem Einzelnen nicht mehr zwischen moralisch und politisch auf (bei den eingereichten Fragebögen ist übrigens zu beobachten, dass diese beiden Werte von allen genannt werden). Die zusammengetragenen Antworten legen sehr deutlich das Aufkommen neuer Werte offen. So zum Beispiel die Antwort von GM1 auf die Frage, welchen Stellenwert ökologische und Umweltfragen in seinem Leben einnehmen:

[Ökologische und Umweltfragen nehmen einen] wesentlichen Stellenwert [ein], sowohl in meinem individuellen Lebenswandel (Reisen, Ernährung, Wohnen und Heizen, Konsum, mentale Gesundheit) als auch in meinem politischen und gesellschaftlichen Engagement sowie in meinem beruflichen Handlungsfeld.

In dem, was GM1 als „individuellen Lebenswandel“ bezeichnet, spiegeln sich mit persönlichen, seiner Ethik entsprechenden Entscheidungen die moralischen Werte wider, ebenso wie direkt benannte politische Werte.

GM1 nennt auch zwei weitere Arten von Werten: politische und gesellschaftliche. Diese beiden sind in einer neuen Wertetypologie gegenüber umweltbewuststem Handeln verankert, die uns zu erwähnen und mit einer kurzen Definition zu belegen in diesem Kontext wichtig erschien. Es ließen sich

anhand der Äußerungen der Teilnehmenden im Rahmen der Workshops sowie ihrer Antworten aus den Fragebögen folgende vier Werteordnungen definieren:

- **Moralische Werte:** Sie begründen, ausgehend von einem ethischen Blickwinkel auf gutes Handeln den Ausdruck von Verpflichtung. Moralische Werte sind auch mit einem warnenden bzw. historischen Diskurs verknüpft: Sie sind Ausdruck dessen, was es zu tun galt, um etwas zu erreichen bzw. was zu tun wäre, um ein Ziel zu erreichen. Sie lassen sich in Gestalt moralistischer oder moralisierender Symbole entwickeln (wie zum Beispiel Mahnungen oder Erklärungen zur Bewahrung oder zum Schutz) oder in Form ethischen Ausdrucks. Die Ethik lässt sich herunterbrechen auf den persönlichen Ausdruck einer idealen und praktischen Vision „guten Lebens“ (Ricoeur 1990). In ihr klingt das Emotionsbezogene am Thema mit Blick auf die Schwierigkeit an, die eigenen Lebensereignisse sinnstiftend zu leben und zu gestalten.
- **Politische Werte:** Sie verkörpern die Instanzen des Protests gegen die Ausgestaltung und Funktionsweise von Macht in unseren Gesellschaften. Sie können sich auch in Form von „Systemen“ (Léonard 1971) herausbilden, die sich als Ausdruck einer wertekonsolidierten menschlichen Organisation(sform) betrachten, wie beispielsweise eine politische Partei, eine Vereinigung von Aktivist:innen, eine soziale Bewegung. Politische Werte implizieren in ihrer Essenz Alterität, zuweilen als Verbündete (im Falle interdisziplinärer Projekte beispielsweise), zuweilen aber auch als Hindernis (im Falle politischer Parteien). Politische Werte bilden sich in jedem Falle innerhalb der zwischen ihnen herrschenden Machtverhältnisse, über ihre Erfahrung ebenso wie über ihre Symbolisierung heraus.
- **Werte im Zusammenhang mit der Wechselwirkung Mensch/Umwelt:** Ausgehend vom Ansatz von Watsuji (2011) und im Weiteren Berque (2015) stehen diese Werte für wesentliche, im Lebensmilieu eines Menschen verankerte bzw. verortete Elemente. Sie sind Ausdruck eines an einem bestimmten Ort, an dem der Mensch sich fortentwickelt und bewegt, wahrgenommenen Objekts. Anhand dieser Werte lässt sich beispielsweise der Stellenwert eines umweltbewussten Fortbewegens topographisch verorten: Dieser unterscheidet sich von Stadt zu Stadt, innerhalb einer selben Region ebenso wie von Region zu Region oder von Land zu Land usw. Dies hat umso mehr Bedeutung, als dass „sich Fortbewegen“ einhergeht mit dem Verlassen eines Gebietes, um sich in ein anderes zu begeben.
- **Berufsbezogene Werte:** Hinter diesen Werten verbirgt sich das Ineinandergreifen beruflicher Ziele, Erfahrungen und Vorlieben eines Individuums. An der Schnittstelle der drei vorgenannten Werte bezeichnet dieser Wert den Sinn bzw. die Bedeutungen eines Berufs bzw. beruflichen Handelns, die moralisch (Deontologie), in einem gesetzten Umfeld (Wechselwirkung Mensch/Umwelt) und auf der Grundlage gefällter Entscheidungen (politisch) begründet liegen. Dennoch muss der Mensch selbst handeln, weshalb die berufsbezogenen Werte unentwegt diskussionswürdig sind.

Die Analyse der Forschungsergebnisse dient als Weg zu einer Geografie dessen, was zählt, ausgehend von den von den Jugendlichen genannten, den erahnten oder den mobilisierend wirkenden Werten. Mit „Geografie“ sind sowohl eine Lokalisierung, ein Ort, ein Land, eine Region als auch ein

Gebiet, d.h. ein von Bedeutungen und Prozessen geprägtes Ökosystem gemeint. Eine (bereits etablierte, ausgeprägtere, absolute, ...) „grüne“ Mobilität muss Informationen berücksichtigen, die die Erfahrung der Menschen, die sich fortbewegen, mit den natürlichen und anthropologischen Informationen der Bewohner der Umgebung verbinden. In Fortsetzung dessen, was vorangehend herausgearbeitet wurde, könnten wir eine *Green Mobility* entwerfen, die auf übereinstimmenden Werten beruht.

5.2 Green Mobility und strukturelle Rahmenbedingungen – Erkenntnisse der wissenschaftlichen Begleitung durch das deutsche Team

Im folgenden Kapitel werden die Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitung des deutschen Forschungsteams dargestellt. Die Darstellung beginnt mit einer Beschreibung des Forschungsdesigns, der Datengrundlage und des Auswertungsprozesses (5.2.1). Daran anschließend wird ein genauere Blick auf die Gruppe der Jugendlichen geworfen, die an der Zukunftswerkstatt im Rahmen von *Green Mobility* teilgenommen haben (5.2.2). Im Fortlauf werden die Analyseergebnisse anhand der Vorstellungen der Jugendlichen dargestellt (5.2.3). Dabei wird eine Unterteilung in die Kategorien *Green Mobility* als Ziel (5.2.3.1) und *Green Mobility* als Gegenstand (5.2.3.2) vorgenommen. Die daran anschließende Beschäftigung mit *Green Mobility* in der konkreten Umsetzung (5.2.4) beschäftigt sich mit den Formatideen, welche die Jugendlichen im Rahmen der Realisierungsphase der Zukunftswerkstattprozesses entwickelt hatten. Abschließend wird vor dem Hintergrund der Ergebnisse dargestellt, welche Konsequenzen und Anschlussfragen sich hieraus für die weiterführende Beforschung des Themenfeldes ziehen lassen (5.2.5).

5.2.1 Beschreibung des Forschungsdesigns

In den nachfolgenden Unterkapiteln wird das der Forschung zugrundeliegende Design dargestellt und das Verfahren der Datenerhebung sowie der Datenauswertung erläutert.

5.2.1.1 Verortung und Gestaltung des Forschungsdesigns

Das hier vorgestellte qualitative Forschungsvorhaben ist gerahmt von der Ausrichtung und Zielsetzung des Projektes *Green Mobility* und beschreibt einen explorativen Forschungsansatz. Solche Studien untersuchen ein „neues oder bislang nur ungenügend erforschtes Themenfeld und beantworten offene Forschungsfragen mit der Zielsetzung der Gegenstandsbeschreibung sowie der Hypothesen- und Theoriebildung“ (Döring/Bortz 2016, S. 149).

Diesem Ansatz folgend, wird mit der vorliegenden Forschung das Ziel verfolgt, konkrete Aspekte einer attraktiven „grünen“ Auslandsmobilität zu explorieren und strukturiert darzustellen, um damit ein bislang kaum bearbeitetes Forschungsfeld aus der Perspektive der Jugendlichen zu erschließen. Die herausgestellten Aspekte können als Impulse dienen, um Formate des deutsch-französischen Jugendaustauschs für bisher nicht erreichte Zielgruppen attraktiver zu machen.

Die leitenden Fragestellungen lauten dabei:

- Was sind Aspekte einer attraktiven „grünen“ Auslandsmobilität?

- Wie stellen sich Jugendliche, die sich für Klimaschutz engagieren, ansprechende internationale Mobilitätsformate vor?
- Welche Konsequenzen ergeben sich daraus für die Konzipierung von Mobilitätsformaten in der Internationalen Jugendarbeit?

Der hier verfolgte qualitative Ansatz stellt relevante Qualitätskriterien in den Fokus, die sich in der qualitativen Forschung entfalten, wie bspw. intersubjektive Nachvollziehbarkeit, Offenheit in der Datenerhebung sowie regelgeleitetes Vorgehen in der Datenauswertung. Diese Qualitätskriterien wurden in der Literatur bereits ausreichend diskutiert (vgl. z. B. Kruse 2015, Döring/Bortz 2016, S. 106ff.). An dieser Stelle soll nur ein kurzer Hinweis auf das – aus der quantitativen Forschung stammende – Gütekriterium der statistischen Repräsentativität gegeben werden. So hat die vorliegende Forschung eine konkrete Einzelfalluntersuchung in Form einer durchgeführten Zukunftswerkstatt zum Thema „*Green Mobility*“ zum Gegenstand. Die Repräsentativität und Generalisierbarkeit der Forschungsergebnisse ist daher beschränkt, jedoch auch nicht zielführendes Anliegen der Arbeit. Das vornehmliche Anliegen der qualitativen Forschung und der vorliegenden Forschungsarbeit ist vielmehr die Untersuchung des „Besonderen“ (vgl. Helfferich 2011, S. 173). Um an Max Webers verstehende Soziologie anzuknüpfen, wird das Besondere als eine Ausdrucksgestalt des Allgemeinen aufgefasst und lässt Rückschlüsse auf die Beschaffenheit des konkreten Einzelfalls sowie allgemeine Regeln und Bedingungen zu, in denen sich das Einzelne formiert (vgl. Weber 1988; Hummrich/Rademacher 2012, S. 42f.). Die intensive Auseinandersetzung mit und Analyse des Gegenstandes sollen somit zu allgemeinen Aussagen der Verortung von relevanten Kategorien des Forschungsgegenstandes befähigen.

Die Einzelfallanalyse gibt hier nicht nur einen authentischen explorativen Einblick in das betrachtete Forschungsfeld, sondern kann erste Hinweise auf relevante Einflussgrößen und Stellschrauben geben. Diese können einerseits Ausgangspunkte für weiterführende, gezielt ausgelegte Forschungsvorhaben eröffnen. Die Ergebnisse können und sollen aber andererseits auch im Praxishandeln beispielsweise in der Konzeption von Förderprogrammen, Projekten und Finanzierungsstrukturen relevant und genutzt werden, indem die wesentlichen Ergebnisse als Anschauungsmaterial für die Perspektive von Jugendlichen betrachtet werden, die sich im Rahmen von *Green Mobility* auf die Suche nach attraktiver Mobilität unter dem Postulat des Klimawandels gemacht haben.

5.2.1.2 Durchführung der Datenerhebung

Als Erhebungsmethode dient die teilnehmende Beobachtung der online durchgeführten Sitzungen im Setting der Zukunftswerkstatt-Methode⁵. Die Konzeption der Zukunftswerkstatt erfolgte dabei auf den Vorerfahrungen aus dem Projekt „Neue Formate und Wege zur Teilhabe“, in dem Konzeption und Durchführung ebenfalls von uns Forscher:innen durchgeführt wurden. Während der Durchführung wurde ein ausführliches Beobachtungsprotokoll von uns Forscher:innen erstellt, wobei der beobachtende Fokus auf die Inhalte und den Ablauf gelegt wurde. Das Vorgehen des Beobachtens wurde dabei offen gestaltet, um auch Aspekte aufzudecken, die vorher nicht erwartet wurden (vgl. Döring/Bortz 2016, S. 26).

⁵ Eine ausführliche Beschreibung der Methode kann in Kapitel 2 nachgelesen werden.

Weiterhin liegen als Datengrundlage verschiedene schriftliche Gruppen- und Einzelergebnisse vor, die auf einer, die Zukunftswerkstatt begleitenden, digitalen Pinnwand (Padlet) festgehalten worden sind. Somit liegen der weiterführenden Analyse verschiedene schriftliche Daten in Textform sowie Stichworten zugrunde. Französische Passagen wurden entsprechend professionell übersetzt.

Alle in den einzelnen Phasen der Zukunftswerkstatt-Methode erarbeiteten Ergebnisse werden in den Analyseprozess integriert, da die wesentlichen Inhalte sich nicht nur in den Ergebnissen der jeweiligen Realisierungsphase zeigten. Individuelle Ideen und Vorstellungen von Mobilität sowie „grüner Mobilität“ offerierten sich ebenso in den vorangegangenen Phasen (Kritik- und Phantasiephase) und dienten entsprechend aus analytischer Sicht nicht nur zur Vorbereitung der Realisierungsphase. Sie werden gleichermaßen als eigenständige Ausdrucksformen jugendlicher Thematisierungen des Gegenstandsfelds aus je unterschiedlichen Perspektiven aufgefasst.

5.2.1.3 Verfahren der Datenauswertung

Die Datenauswertung erfolgt mithilfe der inhaltlich strukturierenden qualitativen Inhaltsanalyse nach Kuckartz/Rädiker (2022). Die qualitative Inhaltsanalyse stellt eine Methode zur Auswertung und Analyse von Texten, Bildern, Filmen und anderen Kommunikationsinhalten dar (ebd., S. 39). Als Grundlage dienen in dieser Studie die im vorigen Unterkapitel benannten textlichen Daten, die bei den einzelnen Sitzungen der Zukunftswerkstatt erhoben wurden. In einem systematischen, regelgeleiteten Vorgehen der qualitativen Inhaltsanalyse wird das erhobene Datenmaterial anhand von analytischen Kategorien in Sinnabschnitte unterteilt, strukturiert und komprimiert. Dabei geraten nicht nur die manifesten Inhalte, sondern auch die latenten Sinnstrukturen in den Fokus (vgl. ebd.). Anschließend werden die extrahierten Inhalte aufbereitet und hinsichtlich des interessierenden Forschungsgegenstandes ausgewertet.

Das Verfahren der inhaltlich strukturierenden qualitativen Inhaltsanalyse umfasst sieben Teilschritte:

1. Schritt: Initiierende Textarbeit und Fallzusammenfassung
2. Schritt: Theorie- und materialgeleitete Entwicklung eines Kategoriensystems (Hauptkategorien)
3. Schritt: Erster Codierungsprozess
4. Schritt: Ausarbeitung des Kategoriensystems (Subkategorien)
5. Schritt: Zweiter Codierungsprozess
6. Schritt: Fallbezogene thematische Zusammenfassungen
7. Schritt: Analyse und Interpretation

Die Kategorien und deren regelgeleitete Bildung stehen im Zentrum der Forschungsmethode. Die vorliegenden Daten werden sequenziell bearbeitet und codiert – entweder durch Bildung neuer Kategorien oder Zuordnung einer bereits gebildeten. Die Kategorien werden in einem Schritt des Systematisierens sinnvoll und ggf. in einem hierarchischen System (mit Subkategorien) geordnet (ebd., S. 92). Eine genauere Beschreibung der Teilschritte kann Kuckartz/Rädiker (2022, S. 132ff.) entnommen werden. Hinsichtlich der Kategorienbildung sei jedoch an dieser Stelle ergänzt, dass diese in einem induktiven Vorgehen „direkt am Material“ (ebd., S. 82) erfolgt. Bestimmte Hauptkategorien ergeben sich teilweise aus der Forschungsfrage. Aufgrund des deskriptiven Charakters der

Forschungsfrage, werden thematische Kategorien (in Abgrenzung zu bewertenden und analytischen Kategorien) gebildet. Die zentralen Ergebnisse werden im Folgenden unter Beachtung der leitenden Fragestellungen dargestellt, eingeordnet und bilden die Grundlage eines abschließenden Fazits.

Für einen angemessenen, reflektierten Umgang mit der eigenen Rolle der Forschungsperson, welche den Forschungsprozess durch die persönlichen „Forschungsinteressen, Vorannahmen, Kommunikationsstile, biografische[n] Hintergrund etc.“ (Steinke 2010, S. 330) wesentlich konstituiert, wurden regelmäßige Reflexionsgespräche sowie Analyse- und Auswertungsgespräche mit den Projektmitarbeitenden geführt.

5.2.2 Gruppenanalyse

Bevor nun die konkreten Arbeitsergebnisse der Zukunftswerkstatt differenziert analysiert werden, erscheint es lohnenswert zunächst einen gesonderten Blick auf die Gruppe der Jugendlichen zu werfen, die an der Werkstatt teilgenommen haben. Dabei ist vorauszuschicken, dass durch die klar thematisch begrenzte Ausschreibung und die notwendige individuelle Anmeldung für die Werkstatt keineswegs davon ausgegangen werden kann, dass die Teilnehmer:innen einen repräsentativen Querschnitt ihrer Generation darstellen, sondern vielmehr Einblick in die Einstellungen einer spezifischen Zielgruppe bieten, die sich durch die gesetzte Themenwahl angesprochen fühlte. Im Besonderen zeichnete sich die Gruppe der Jugendlichen anhand der Beobachtungen der Zukunftswerkstatt durch drei Merkmale aus.

Zunächst war auffällig, dass der Großteil der Jugendlichen bereits über weitreichende Erfahrungen mit Auslandsaufenthalten verfügt. Dies erschöpften sich keineswegs in Urlaubsreisen, sondern reichten von einer Vielzahl an Schüler:innenaustauscherfahrten über ein Freiwilliges Soziales Jahr im Ausland oder ein Auslandssemester bis zur Teilnahme an einem internationalen Youth for Peace-Event in Berlin. Jugendreisen oder Formate der Internationalen Jugendarbeit erschienen den Jugendlichen größtenteils biographisch vertraut, was sich sowohl anhand der Schilderungen eigener Erfahrungen als auch bei der Ausarbeitung eigener Reiseformate zeigte. Die Möglichkeit zur Sammlung von Auslandsaufenthaltsenerfahrungen wurde dabei von den Jugendlichen durchgehend als positiv, erstrebenswert und sorgenfrei⁶ charakterisiert. Dies führte unter anderem auch dazu, dass die Idee eines prinzipiellen Verzichts auf Auslandsfahrten – bspw. aus dem Motiv der Emissionsreduktion – überhaupt nicht thematisiert wurde.

Ein weiteres bestimmendes Merkmal der Teilnehmendengruppe war ihr ausgesprochen hohes Interesse an Begegnungsformaten in Kombination mit einer ausgeprägten Bildungs- und Lernaffinität. Sowohl aus den Berichten von zurückliegenden Reiseerfahrungen als auch aus den Skizzen gewünschter Reiseformate wird deutlich, dass die Jugendlichen dem Kennenlernen von Personen aus anderen Ländern einen hohen Stellenwert beimessen. Reisen wird von ihnen größtenteils nicht als

⁶ Dies steht in starkem Kontrast zu den Perspektiven auf Mobilität von Jugendlichen, die am Projekt „Neue Formate und Wege zur Teilnahme“ teilgenommen haben, das ebenfalls im Rahmen der Förderung des BMFSFJ durch FPD durchgeführt wurde. Innerhalb des Projekts wurden drei Zukunftswerkstätten mit Jugendlichen durchgeführt, die zumeist wenig oder keine Erfahrungen mit Formaten der Internationalen Jugendarbeit hatten. In den Äußerungen der Jugendlichen bei *Neue Formate und Wege zur Teilnahme* werden mögliche Auslandsaufenthalte sehr häufig auch mit den Motiven der Sorge und der Unsicherheit verbunden. Der rundum optimistische Blick der Jugendlichen von *Green Mobility* auf Auslandsreisen bildet einen starken Gegensatz hierzu und verdeutlicht die Differenz der jeweiligen Zielgruppen (vgl. Petersen/Zick 2022).

Gelegenheit zur rein individualistisch-hedonistischen Bespaßung oder Erholung, sondern als Chance für Gemeinschaftserfahrungen und als Begegnungsformat konzipiert.⁷ Die Jugendlichen stellen diesbezüglich u.a. heraus, dass ihnen die (Mit-)Gestaltung des Programms ein besonderes Anliegen ist, um Raum für Begegnungen und gemeinschaftliches Arbeiten und Lernen zu eröffnen. Anhand der von den Jugendlichen in der Realisierungsphase entwickelten Reiseformaten wird zudem deutlich, dass die Teilnehmer:innen Mobilitätsformate in hohem Maße auch damit in Verbindung setzen, diese als Gelegenheit des kollaborativen Lernens zu begreifen. Es ist dabei wiederum gerade das weite Feld des Klimaschutzes, welches die inhaltliche Klammer möglicher gemeinsamer Lern- und Bildungsaktivitäten für die Jugendlichen ausmacht.

Eine dritte allgemeine Beobachtung über die Zielgruppe stellt ihre ausgeprägte politische Perspektive auf den Gegenstand der Zukunftswerkstatt dar. Aus einer Vielzahl an Wortbeiträgen der Jugendlichen wird deutlich, dass sie den gewählten Gegenstand nicht nur dahingehend betrachten, für sich selbst möglichst gewinnbringende und angenehme Reiseformate zu entwickeln. Vielmehr zeichnen sich ihre Äußerungen vielfach dadurch aus, dass sie gesellschaftliche Probleme im Allgemeinen und Fragen des Klimaschutzes und den Einbezug dessen auf Fragen der Gestaltung von Mobilität im Besonderen genuin als politische Gegenstände auffassen. Dies äußert sich auf vielfältigen Ebenen und tangiert u.a. die klimaschutzbezogenen Förderbedingungen von Auslandsaufenthalten, den Wunsch nach einer Ergänzung des pädagogischen Personals auf Reisen durch Personen mit Klimaschutzexpertise oder grundsätzliche Prüfungen zur Umweltverträglichkeit von Reisevorhaben. Die Jugendlichen wünschen sich zudem in der Phantasiephase ein grundlegend höheres politisches Engagement ihrer Generation für Aspekte des Klimaschutzes und sehen ihre persönliche Zukunft auch selbst zum Teil in der politischen Arbeit an umweltverträglichen Reiseformaten, mit denen auch eine Sensibilisierung für das Thema Nachhaltigkeit generationenübergreifend einhergehen soll.

5.2.3 Green Mobility aus zwei Perspektiven

Die Ergebnisse der Zukunftswerkstatt bieten vielfältige Anchlüsse für die zukünftige Entwicklung von Mobilitätsformaten, die den Interessen von Jugendlichen nahekommen, die sich für Klimaschutz interessieren und engagieren. Die analyseleitende Frage lautete dabei: Was sind Aspekte einer attraktiven „grünen“ Auslandsmobilität? Die Kategorie „grün“ ist dabei sowohl in der Konzeption der Werkstatt als auch in der Analyse bewusst offengehalten worden. Für die Ausschreibung geschah dies unter anderem in dem Bemühen, einen Titel für die Werkstatt zu finden, der für deutsche wie für französische Teilnehmer:innen gleichermaßen verständlich ist. Konzeptionell sollte mit „grün“ ein möglichst breiter Raum offenbart werden, den die Jugendlichen mit ihren eigenen Assoziationen füllen zu können. Damit erschien es möglich, einen Möglichkeitsraum zu eröffnen, der durch andere mögliche Adjektive (wie z.B. „nachhaltig“, „klimabewusst“, „umweltschonend“ etc.) unnötig verengt worden wäre. Diese Offenheit ermöglichte im Analyseprozess nachzuvollziehen, mit welchen praktischen und ideellen Vorstellungen die Teilnehmer:innen „grün“ in Verbindung mit Mobilität attribuierten. Dabei konnte herausgearbeitet werden, dass die Jugendlichen die Kategorie „green mobility“ im Wesentlichen in zwei unterschiedliche Kategorien differenzierten. Diese beziehen sich hauptsächlich entweder auf die Organisationsform von Auslandsaufenthalten – *Green*

⁷ Auch hier zeigt sich eine deutliche Differenz zu den Ergebnissen des Projekts „Neue Formate und Wege zur Teilnahme“, bei dem die Jugendlichen tendenziell individualistische Urlaubsmotive den Möglichkeiten von Begegnungsformaten überordneten (vgl. Petersen/Zick 2022).

Mobility als Ziel – oder auf die Setzung von umweltbezogenen Themen als Gegenständen der Beschäftigung auf Reisen – *Green Mobility* als Gegenstand. An dieser Differenz anschließend werden im Folgenden die von den Jugendlichen erarbeiteten Ergebnisse der Zukunftswerkstatt anhand übergreifender Kategorien vorgestellt.

5.2.3.1 *Green Mobility als Ziel*

Eine Vielzahl der Beiträge der Zukunftswerkstatt bezog sich auf die Frage, wie Auslandsaufenthalte dergestalt verändert werden können, dass sie den Anspruch erfüllen, möglichst ressourcenarm und wenig klimaschädlich zu sein. *Green Mobility* wird in dieser Perspektive so verstanden, dass es darum geht, Mobilitätsformate „grüner“ zu machen. Entsprechend sind die Thematisierungen der Jugendlichen in diesem Feld sehr konkret und zumeist auf unmittelbare Anwendbarkeit und Umsetzbarkeit ausgelegt. Sie tangieren damit die Handlungsebene und lassen sich als wichtige Hinweise für eine Erhöhung von Mobilität für eine klimapolitisch affizierte Jugendgruppe lesen.

Eine wesentliche Anzahl an Beiträgen bezieht sich dabei auf das Themenfeld Lebensmittel und Verpflegung. Genannt wurden hier konkret der Wunsch nach dem Verzicht auf Fleisch bzw. auf Tierprodukte, die Vermeidung von Essensverschwendung sowie die Verpackung von Lebensmitteln („nicht-nachhaltige Verpackung des Essens (Lunchpakete in Mehrfach-Plastikfolie)“). Darüber hinaus wurden aber auch die Frage nach der Mitbestimmung bei der Auswahl der Mahlzeiten sowie die Möglichkeit alternativer Verpflegungsformate thematisiert, bspw. in Form von Selbstversorgung und dem Wunsch, sich selbst nachhaltig verpflegen zu können.

Ein weiteres Feld, welches von den Jugendlichen häufig thematisiert wurde, bezieht sich auf eine möglichst umweltfreundliche Ausgestaltung der für Auslandsaufenthalte notwendigen Mobilität. Der Fokus der Jugendlichen richtete sich hier vor allem auf die Vermeidung von Mobilität (bspw. die Gestaltung digitaler Vorbereitungstreffen, um nicht für wenige Tage verreisen zu müssen) oder die Prüfung der Notwendigkeit von bestimmten Reiseformen. Die Jugendlichen warfen hierbei die Frage auf, ab wann sich Flugreisen „lohnen würden“ (auch unter Berücksichtigung von „Flugzeug-zwischenstopps, welche die Umwelt zusätzlich verschmutzen“) und diskutierten das Verhältnis von Dauer und Entfernung eines Austausches.

Ein ebenfalls sehr konkreter Wunsch richtete sich auf die Vermeidung von erhöhter Müllproduktion bei Seminaren, z. B. in Bezug auf Zettel und Plakate.

Bezüglich der Ausgestaltung von Reisen nannten die Jugendlichen zudem den Wunsch nach einem erhöhten Gestaltungsspielraum in den Unterkünften, z. B. durch Selbstversorgung, Gartenanbau, Tierhaltung, Solarplatten, solarbetriebene Pools oder Windkraftanlagen. Entsprechend ausgerichtete Seminarhäuser erschienen den Jugendlichen hier attraktiver als Jugendherbergen.

Neben diesen sehr materialen Aspekten beschäftigten sich die Jugendlichen auch mit übergeordneten Aspekten der Reiseplanung. Genannt wurde hier z. B. die Prüfung der Nachhaltigkeit von Projekten oder Formaten, was nicht nur auf eine möglichst emissionsarme Umsetzung von Mobilität abzielt, sondern auch berücksichtigen sollte, wie die Erkenntnisse, Ergebnisse und geknüpften Kontakte auch nach Ende der Reise weiter und nachhaltig genutzt werden könnten. Die Teilnehmer:innen setzten sich hier ab von einem rein auf den Moment ausgelegten positiven Reiseerlebnis.

Auch die Trägerschaft von Mobilitätsformaten tangiert die Jugendlichen. Sie beklagten eine fehlende Transparenz bzgl. der Anbieter und ihrer (ökonomischen) Ziele und kritisierten, dass Nachhaltigkeit zwar ein gern genutztes Label für Mobilitätsformate sei, aber dies häufig keine tatsächlichen nachhaltigen Maßnahmen nach sich zöge. Die Jugendlichen sprachen sich damit für eine möglichst hohe Transparenz und Authentizität der Förderstrukturen und der Träger und gegen ein bloßes Green-Washing von Mobilitätsformaten aus.

Des Weiteren nahmen die Teilnehmer:innen auch die Ebene des teilnehmenden Personals bei Mobilitätsformaten in den Blick. Ihre Vorschläge richteten sich dabei auf die Ergänzung des pädagogischen Personals durch Fachkräfte mit Expertise im Bereich Umwelt, damit bei der Planung und Umsetzung von Fahrten nicht nur pädagogische, sondern auch klimabezogene Aspekte Berücksichtigung fänden. In diesem Kontext wurde von einer:einem Teilnehmer:in auch die Idee eines:r Klimabeauftragten vorgebracht, dessen:deren Aufgabe darin bestünde, auf einen möglichst ökologisch nachhaltigen Ablauf einer Reise zu achten.

5.2.3.2 *Green Mobility als Gegenstand*

Neben dieser kategorialen Setzung von *Green Mobility* als Ziel, nahmen die Jugendlichen eine zweite Perspektive auf die Thematik der Zukunftswerkstatt ein. *Green Mobility* wird hierbei als konkreter Gegenstand aufgefasst, der im Rahmen einer Auslandsmobilität thematisch betrachtet, diskutiert und weiterentwickelt sowie reflexiv behandelt wird („Nachhaltigkeit ist nun kein Beiwerk von Jugendreisen mehr, sondern tatsächlicher Gegenstand“). Während diese Perspektive im Vergleich zu der zuvor dargestellten weniger häufig eingenommen wurde, sind dennoch einige konkrete Thematisierungen der Jugendlichen festzuhalten.

Mobilitätsformate werden von den Jugendlichen aus dieser Perspektive vornehmlich als ein Lernraum verstanden, in welchem die Teilnehmenden Themen der Nachhaltigkeit und des Klimaschutzes in den Fokus rücken. Das Gemeinschaftserleben findet hier in Bildungsprozessen statt, die sich sowohl informell als auch im vorgeplanten Workshop-Format eröffnen. Klassisches Spaß-Erleben, d. h. von touristisch inspirierten Vergnügungsmotiven geleitete Aktivitäten treten dagegen in den Hintergrund („Themen der Jugendreisen sind weniger die Unterschiede zwischen den Ländern oder die touristischen Sehenswürdigkeiten“).

So sehen die Jugendlichen eine große Chance im thematischen Austausch mit anderen Teilnehmenden einer Auslandsmobilität, um „neue Ideen und Impulse“ zu sammeln. Dies sei vor allem im Zusammenhang mit der Nachhaltigkeitsthematik besonders relevant, da man in diesem Bereich nie aufhöre zu lernen. Darüber hinaus stellen auch das gemeinschaftliche Arbeiten und Weiterentwickeln von relevanten Themen in diesem Bereich für die Jugendlichen einen wichtigen Aspekt dar.

Aber auch ganz grundlegend kann mit der thematischen Setzung von *Green Mobility* während einer Auslandsmobilität eine erste Wissensgrundlage gelegt und das „Bewusstsein für eine nachhaltige Lebensweise“ geweckt werden. In diesem Falle führten die Jugendlichen die Idee eines ausdifferenzierten Workshop-Angebotes an, um zu Themen der Nachhaltigkeit und des Klimaschutzes grundsätzlich zu informieren und anschließend in die tiefergehende Betrachtung und gemeinsame Diskussion überzugehen. Eine teilnehmende Person äußerte hierzu den Wunsch, auf diese Weise weitere Jugendliche für die Teilnahme an und das Engagement in Klimacamps zu gewinnen („mehr Jugendliche quer durch Europa für Klimacamps begeistern“).

Ein weiterer Aspekt, den die Jugendlichen anführten, thematisiert die reflexive Ebene im Zusammenhang mit Austausch und Auslandsmobilität. Nicht nur während und nach einer Auslandsmobilität sei ein reflexiver Prozess zu Lernzwecken von Relevanz – auch im Vorfeld fehle häufig die „Reflexion von den eigenen Privilegien sowie dem Thema der sozialen Gerechtigkeit.“

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass unter diesen beiden eingenommenen Perspektiven – *Green Mobility* als Ziel und *Green Mobility* als Gegenstand – eine Vielzahl an konkreten Aspekten einer attraktiven „grünen“ Auslandsmobilität herausgestellt werden konnte, die in der Praxis Anwendung und Berücksichtigung finden sollten. Diese Aspekte reichen von eher materialen, institutionellen sowie kompetenzbezogenen, bis hin zu lernorientierten und reflexiven Elementen.

5.2.4 Green Mobility in der konkreten Umsetzung

Nachdem im vorangegangenen Kapitel verschiedene Aspekte einer attraktiven „grünen“ Auslandsmobilität dargestellt wurden, soll nun auf die Anschlussfrage eingegangen werden, wie sich Jugendliche, die sich für Klimaschutz engagieren, ansprechende internationale Mobilitätsformate vorstellen. Im Rahmen der durchgeführten Zukunftswerkstatt wurde den Jugendlichen innerhalb der Realisierungsphase die Möglichkeit eröffnet, in Gruppenarbeit einen konkreten „grünen“ Austausch zu planen. Die Aufgabenstellung wurde dabei bewusst offengehalten, um die persönlichen Interessen und Schwerpunktsetzungen der Jugendlichen mit Blick auf Themen der Nachhaltigkeit und des Klimaschutzes möglichst nicht einzuengen.⁸ Im Ergebnis wurden zwei Mobilitätsformate von den Teilnehmenden entwickelt: eine deutsch-französische Nachhaltigkeitswerkstatt sowie eine grenzüberschreitende Wandertour. Diese werden im Folgenden vorgestellt und in Rückbezug auf die in Kapitel 5.2.3 herausgearbeiteten Aspekte genauer eingeordnet.

5.2.4.1 Format 1: Eine deutsch-französische Nachhaltigkeitswerkstatt

Das Format der deutsch-französischen Nachhaltigkeitswerkstatt wurde als Lernwerkstatt konzipiert, bei der die aus Deutschland und Frankreich stammenden Teilnehmer:innen an insgesamt zwei Austauschen teilnehmen und hierbei jeweils in verschiedenen thematischen und kreativen Workshops gemeinsam an Themen zu Nachhaltigkeit und Klimaschutz arbeiten. Zusätzlich wurden im Ablaufplan Zeiträume ohne festes Programm vorgesehen, um individuell gestaltete Aktivitäten und Begegnungen in der Gruppe durchzuführen. Die Teilnehmer:innen sind gemeinsam mit dem:der Teamer:in für das Kochen und die Verpflegung zuständig. Die Austausche finden für jeweils 10 Tage in Deutschland und in Frankreich statt und schließen zeitlich nicht direkt aneinander an. Die Zwischenzeit soll für eine selbst entwickelte „grüne“ Challenge genutzt werden. Folgende Ablaufpläne erarbeiteten die Teilnehmenden für das Mobilitätsformat:

⁸ Die konkrete Aufgabenstellung kann in Kapitel 3 (Dokumentation) nachvollzogen werden.

Tabelle 5: Format 1: Ablauf der deutsch-französischen Nachhaltigkeitswerkstatt (wissenschaftliche Begleitung durch das deutsche Team)

Ablauf der deutsch-französischen Nachhaltigkeitswerkstatt Part 1 in Deutschland	
Tag 1:	Anreise
Tag 2:	Kennenlernen/Einstieg
Tag 3:	Workshop 1: Klimagerechtigkeit → z. B. Doku „Dear Future Children“
Tag 4:	Workshop 2: Rollenspiel, verschiedene Perspektiven zum Thema Klimaschutz
Tag 5:	Open Space
Tag 6:	Workshop 3: Nachhaltiges Leben → Unverpacktladen, Biohof
Tag 7:	Open Space
Tag 8:	Abschluss-Workshop: Kreativer Tag → am nächsten Tag vorstellen
Tag 9:	Abschied: gemeinsames Kochen deutscher und französischer Speisen unter dem Nachhaltigkeitsaspekt
Tag 10:	Abreise

Ablauf der deutsch-französischen Nachhaltigkeitswerkstatt Part 2 in Frankreich	
Tag 1:	Anreise
Tag 2:	Recap
Tag 3:	Workshop 1: gesunder Umgang mit der Klimakrise
Tag 4:	Workshop 2: Reflexion, wie man bewusst konsumiert → Green Washing erkennen etc.
Tag 5:	Open Space
Tag 6:	Workshop 3: Nachhaltiges Leben → Unverpacktladen
Tag 7:	Open Space
Tag 8:	Aktivitäten-Workshop: Schnitzeljagd
Tag 9:	Visionsworkshop für die Zukunft
Tag 10:	Abreise

5.2.4.2 Format 2: Eine grenzüberschreitende Wandertour

Das zweite Format der grenzüberschreitenden Wandertour umfasst eine gemeinsame Wanderung und Städteerkundung (Freiburg, Basel und Mulhouse) im Dreiländereck Deutschland – Schweiz – Frankreich für zwei Wochen. Die Teilnehmenden erleben einerseits gemeinschaftlich die Natur, andererseits informieren sie sich bei den Städtebesuchen über ökologische Projekte und Bewegungen vor Ort. Die Vorträge und Inhalte hierfür werden von den jeweils „einheimischen“ Teilnehmenden vorbereitet und vorgestellt. Begleitet werden die Teilnehmenden neben den Teamer:innen außerdem von einer Fachkraft im Bereich Umweltbildung, die während des gesamten Aufenthalts Impulse zu Themen der Nachhaltigkeit und des Klimaschutzes gibt.

5.2.4.3 Die entwickelten Formate 1 und 2 im Vergleich

Die nachfolgende Tabelle stellt die beiden von den Teilnehmenden entwickelten Formate noch einmal überblicksartig und ergänzt um weitere Rahmenaspekte (wie Anzahl oder Altersgruppe der Teilnehmenden) dar.

Tabelle 6: Die entwickelten Formate 1 und 2 im Vergleich (wissenschaftliche Begleitung durch das deutsche Team)

	Deutsch-französische Nachhaltigkeitswerkstatt	Grenzüberschreitende Wandertour
<i>Zeitraum</i>	10 Tage in Deutschland im Frühsommer 10 Tage in Frankreich im Spätsommer	2 Wochen im August 2022
<i>Ort(e)</i>	Nicht genauer festgelegt	Freiburg, Basel und Mulhouse
<i>Übernachtung</i>	Jugendbegegnungsstätte	City-Hostels, Camping z. B. in Bungalows, Hütten etc.
<i>Teilnehmende</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Personen aus ganz Deutschland und Frankreich • Teamer:in 	<ul style="list-style-type: none"> • 18 Teilnehmende aus Frankreich, Deutschland und der Schweiz • 2 Teamer:innen • 1 Fachkraft im Bereich Umweltbildung als Klimabeauftragte:r
<i>Altersgruppe</i>	17- bis 22-Jährige	18- bis 30-Jährige

<i>Ablauf</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinsames Arbeiten in verschiedenen Workshops zu unterschiedlichen Themen in kleinen, wechselnden Gruppen (Lernwerkstatt) • Freiraum für gemeinsame Aktivitäten wie bspw. joggen gehen (Open Space) • Durchführung einer Challenge in der Zeit zwischen den beiden Austauschen, die man während des ersten Austausches in Deutschland selbst entwickelt hat 	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinsames Wandern auf einer Route, die zwei Mal Ländergrenzen kreuzt • Städtebesuch, im Rahmen dessen die jeweils Einheimischen die anderen Teilnehmenden über die ökologischen Projekte und Bewegungen vor Ort informieren
<i>Planung/ Partizipation</i>	Teamer:in und Teilnehmer:innen kochen und sorgen für die Verpflegung.	Jede der drei Ländergruppen ist für die Ausgestaltung der Programmpunkte in der jeweiligen Stadt des eigenen Landes verantwortlich.

Den beiden grundlegend recht unterschiedlich organisierten Mobilitätsformaten ist gemein, dass sie einen gegenseitigen, d. h. beidseitigen Austausch sowie verschiedene Partizipationselemente im Programm vorsehen. Außerdem zeichnen sich die Begegnungsformate dadurch aus, dass sie beide sowohl Elemente des gemeinschaftlichen Spaß-Erlebens als auch des gemeinsamen Lernens und Sich-Bildens beinhalten, wenngleich hier jedoch unterschiedliche Schwerpunkte gesetzt wurden.

Unter Hinzuziehung der im vorangegangenen Kapitel dargestellten Perspektiven, ist deutlich erkennbar, dass bei beiden entwickelten Mobilitätsformaten *Green Mobility* sowohl als *Gegenstand* als auch als *Ziel* gefasst wurde.

Im Hinblick auf *Green Mobility als Gegenstand* ist die deutsch-französische Nachhaltigkeitswerkstatt deutlich als Lernraum gestaltet, in welchem in unterschiedlichen Gruppen über den informellen Austausch hinaus explizit an Themen zu Nachhaltigkeit und Klimaschutz gearbeitet und einzelne Projekte/Inhalte (weiter)entwickelt werden sollen. Hierfür vorgesehen sind verschiedene Workshop-Tage sowie Ausflüge zu inspirierenden Orten (Unverpacktläden, Biohof etc. als mögliche *best practice*-Beispiele). Auch die reflexive Ebene machten die Jugendlichen in diesem Format zum Gegenstand – einerseits in Form eines konkreten Workshops und andererseits im Rahmen einer Challenge, die in der Zwischenzeit der beiden gegenseitigen Austausche individuell durchgeführt werden soll. Raum für Freizeit und die freie Gestaltung von gemeinsamen Aktionen wurde ebenfalls berücksichtigt (*Open Spaces*), jedoch stehen die Lern- und Bildungsaktivitäten bei diesem Format deutlich im Vordergrund.

Beim zweiten Mobilitätsformat, der grenzüberschreitenden Wandertour, liegt der Schwerpunkt für die Jugendlichen vornehmlich auf dem Gemeinschaftserleben beim Wandern und den Städtebesuchen. Aber auch hier wurde *Green Mobility* als Gegenstand gedacht: Lernorientierte Elemente finden sich vor allem im thematischen Austausch und den Vorträgen im Rahmen der Städtebesuche. Weiterhin ist ebenso eine Fachkraft für Umweltbildung involviert, die Impulse zu Themen der Nachhaltigkeit und des Klimaschutzes gibt und für den informellen Austausch bereitsteht.

Im Hinblick auf *Green Mobility als Ziel* sind in beiden Mobilitätsformaten diverse Aspekte einer attraktiven „grünen“ Auslandsmobilität implementiert. Beide Gruppen wählten den zeitlichen Umfang ihres Mobilitätsformates mit 10 (bzw. 20) Tagen und 14 Tagen bewusst etwas länger, damit sich die Reismobilität zum/vom Reiseort auch lohnen würde (Verhältnis von Reiseentfernung und Dauer des Austausches). Auch ist in beiden Mobilitätsformaten das Prinzip des Selbstversorgens vorgesehen, wenn es um die Verpflegung geht, z. B. um vegane/vegetarische Gerichte selbst zu kochen/zuzubereiten. Dementsprechend wurden die Unterkunftsart bzw. Übernachtungsorte ausgewählt (Jugendbegegnungsstätte, City-Hostel, Camping-Platz mit Küche etc.).

Beim Format der deutsch-französischen Nachhaltigkeitswerkstatt wird außerdem konkret der Aspekt der Vermeidung von Müllproduktion berücksichtigt und in diesem Zusammenhang der Besuch von Unverpacktläden vorgesehen.

Für das Mobilitätsformat der grenzüberschreitenden Wandertour sahen die Jugendlichen zudem vor, dass eine Fachkraft für Umweltbildung als Ergänzung des pädagogischen Personals an der Auslandsmobilität teilnimmt, um klimabezogene Impulse zu geben sowie weiterführende Nachhaltigkeitsaspekte mit einzubringen und zu berücksichtigen.

Resümierend lässt sich festhalten, dass es aus Sicht der Teilnehmenden im Hinblick auf ansprechende internationale Mobilitätsformate für Jugendliche, die sich für Klimaschutz engagieren, beides braucht: eine authentische und glaubwürdige „grüne“ Rahmung einerseits (*Green Mobility* als Ziel), aber zugleich auch eine Thematisierung, Diskussion und Weiterentwicklung von Aspekten der Nachhaltigkeit und des Klimaschutzes andererseits (*Green Mobility* als Gegenstand). Die Jugendlichen sehen hier eine große Chance in Mobilitätsformaten zur Eröffnung gemeinsamer Lern- und Bildungsräume.

5.2.5 *Green Mobility* als zukünftiger Forschungsgegenstand

Die dargestellten Forschungsergebnisse bieten einen spannenden Fundus für die zukünftige Beforschung der davon tangierten Forschungsgegenstände. Dabei kann zunächst festgestellt werden, dass der Nexus Mobilität-Klimaschutz bislang kein relevanter Forschungsgegenstand qualitativer Sozialforschung war, sondern diese Verbindung sich bislang größtenteils im gesellschaftspolitischen Bemühen erschöpft, klimafreundlichere Wege der Mobilität zu finden. Während dies vor allem technologische und ordnungspolitische Ebenen anspricht, wurde mit *Green Mobility* ein Feld eröffnet, welches sich zunächst dafür interessiert, welche Verbindungslinien zwischen den beiden Themenfeldern von Jugendlichen selbst konstruiert werden.

Die Jugendlichen, die an der Zukunftswerkstatt teilgenommen haben, entwerfen dabei ein größtenteils ausgesprochen positives Bild von Mobilität, welche für sie mit vielen Hoffnungen und Er-

wartungen verknüpft ist. Im Besonderen reizt die Jugendlichen die mit Mobilitätsformaten verbundene Erwartung an individuelle Differenzerfahrungen und Reflexionsmöglichkeiten. Das Arbeits- und Lernfeld des Klimaschutzes bildet dabei einen Gegenstand, der die Interessen der Jugendlichen verbindet und bei dem die gemeinschaftliche Arbeit an der Entwicklung von Projekten oder Ideen einen besonderen Reiz internationaler Formate auszumachen scheint. Es ist die geteilte Perspektive auf ein als gemeinsam wahrgenommenes Problemfeld, durch welches die Jugendlichen zur Teilnahme an der Werkstatt, aber auch zur Teilnahme an dergestalt strukturierten Formaten motiviert werden konnten bzw. können.

Demgegenüber wird deutlich, dass das Motiv des Kulturaustauschs oder der Völkerverständigung über die gesamte Zukunftswerkstatt hindurch nahezu unsichtbar war. Das Interesse am jeweils anderen Land (in diesem Fall Deutschland oder Frankreich) scheint für die Jugendlichen in diesem Kontext keine Rolle zu spielen, was nahelegt, dass das Teilen gemeinsamer Probleme und Lebenswelten für die Jugendlichen aktivierender und sinnstiftender zu sein scheint, als die Betonung nationaler Differenzen zwischen Deutschland und Frankreich. Dies sind spannende Ansätze für die zukünftige Beforschung motivationaler Aspekte bei der Teilnahme an Mobilitätsformaten, die bestehende Arbeiten hierzu ergänzen können (vgl. bspw. Becker 2019, S. 19). Hieran anschließend könnten sich zukünftige Forschungsvorhaben auf die Frage konzentrieren, welche Rolle (welche) nationale Differenzen für die Motivation von Jugendlichen im Kontext Internationaler Jugendarbeit einnehmen. Damit geht auch einher, Selbstpositionierungen von Jugendlichen auf die darin zum Ausdruck kommenden Verhältniskonstruktionen von Selbst und Welt zu befragen – und damit u. a. darauf einzugehen, ob sich die Betonung des Gemeinsamen vor dem Differenzierenden auch in nicht-europäischen Kontexten zeigt (vgl. Messerschmidt 2012). In diesem Zusammenhang arbeitende Studien könnten auch das stark politisch orientierte Selbstverständnis der Jugendlichen aufnehmen, um die Rolle des Internationalen und des Politischen als Gegenstände Internationaler Jugendarbeit aus dem Verständnis von Jugendlichen zu erschließen (vgl. hierzu auch Schäfer 2021).

Des Weiteren sollten die dargestellten Perspektiven auf Mobilität auch Anlass dazu geben, individuelle Erwartungen an Mobilität vor dem Hintergrund biografischer Erfahrungen von Mobilität zu verstehen. Die Gruppe der Teilnehmenden verfügte bereits über zahlreiche Erfahrungen mit Mobilitätsformaten, was sich sowohl in der Kenntnis der jeweiligen Voraussetzungen von Formaten als auch in der hohen Sicherheit zeigte, mit welcher sich die Jugendlichen im diskursiven Feld der Gestaltung von Auslandsaufenthalten bewegten. Es ist dabei jedoch zu berücksichtigen, dass die Gruppe der teilnehmenden Jugendlichen mit ihren Erfahrungen von und Erwartungen an Mobilität keineswegs als repräsentativ für die Grundgesamtheit derzeitiger Jugendlicher betrachtet werden kann. Die hohe Konformität der Vorstellungen der Jugendlichen zu den mobilitäts- und bildungsbezogenen Grundsätzen Internationaler Jugendarbeit darf nicht dahingehend missverstanden werden, dass diese von allen Jugendlichen geteilt werden oder als durchgängig erstrebenswert erachtet werden würden. Vielmehr ist in der Beforschung von Mobilität im Besonderen zu berücksichtigen, dass nicht alle Jugendlichen biografisch, sozial und ökonomisch dazu in der Lage sind, die spezifischen Voraussetzungen zur Teilnahme an Mobilitätsformaten zu erfüllen (vgl. Niemeyer et al. 2020; Zick 2021, S. 243f). Ex negativo könnte die hohe Anschlussfähigkeit der im Rahmen von *Green Mobility* zum Wort gekommenen Zielgruppe auch als Anlass genutzt werden, um Programmatiken und Förderformate von Trägern Internationaler Jugendarbeit kritisch darauf hin zu analysieren, wie in ihnen durch implizite und explizite Setzungen spezifische In- und Exklusionen evoziert werden.

Es bietet sich zudem im Besonderen an, stärker biografieanalytische Ansätze zu verwenden, um vor dem Hintergrund der biografischen Erfahrungen greifbar werden zu lassen, wie Jugendliche Mobilität in ihr individuell konstruiertes Verhältnis von Selbst und Welt einweben und wie diese individuellen Konstruktionsleistungen an gängige Narrative gelungener Mobilität anschließen – oder eben nicht. Mit einem stärkeren Fokus auf biografieanalytische Arbeiten könnte die gleiche In-Verhältnis-Setzung auch hinsichtlich des eigenen Selbstverständnisses unter Einbezug von Fragen des Klimawandels bzw. eines individuell konstruierten „grünen“ Lebens untersucht werden. Forschungsdesigns, die beide Punkte zu kombinieren versuchen, würden einen Beitrag dazu leisten, den nach wie vor kaum beforschten Nexus von Klimaschutz und Mobilität aus der Perspektive von Jugendlichen zu erschließen. Dabei sollte empirisch berücksichtigt werden, dass davon ausgegangen werden muss, dass unterschiedliche soziale Milieus aus unterschiedlichen institutionellen Feldern sehr differente Muster der In-Verhältnis-Setzung von Selbst, Welt, Mobilität und Klimaschutz aufweisen könnten.

6. Literaturverzeichnis

- Abric, J.C. (1987). *Coopération, compétition et représentations sociales*. Cousset: Del Val.
- Becker, Helle (2019). Die Zugangsstudie. Ergebnisse des Forschungsprojekts. Online: http://zugangsstudie.de/wp-content/uploads/2019/08/Brosch%C3%BCre_Die-Zugangsstudie_Ergebnisse-des-Forschungsprojektes_Stand-August-2019.pdf [01.03.2022].
- Berque, A. (2015). *Ecumène - Introduction à l'étude des milieux humains (1987)*. Paris: Belin: alpha.
- Boltanski, L., & Thévenot, L. (1987). *De la justification - Economies de la grandeur*. Paris: Gallimard.
- Bourdieu, P. (1994). *Raisons pratiques. Sur la théorie de l'action*. Paris: Seuil
- Bourdieu, P. (orig. 1994; dt. Übersetzung 1998 von Hella Beister): *Praktische Vernunft. Zur Theorie des Handelns*. Frankfurt a.M.: Suhrkamp.
- Bundesgesetzblatt (1963): Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik über die deutsch-französische Zusammenarbeit – Elysée Vertrag, Teil II, Nr. 19 (Tag der Ausgabe 26. Juni 1963), S. 705-710.
- Caillaud, S., Kalampalikis, N. & Flick, U. (2010). Penser la crise écologique : représentations et pratiques franco-allemandes. *Les Cahiers Internationaux de Psychologie Sociale*, 87, 621-644.
- Calmbach, M.; Flaig, B.; Edwards, J.; Möller-Slawinski, Heide; Borchard, Inga; Schleier, Christoph (2020): *Wie ticken Jugendliche? 2020 Lebenswelten von Jugendlichen im Alter von 14 bis 17 Jahren in Deutschland*. Bundeszentrale für politische Bildung (Hrsg.). Frankfurt am Main: Zarbock GmbH & Co. KG.
- Döring, Nicola; Bortz, Jürgen (2016): *Forschungsmethoden und Evaluation in den Sozial- und Humanwissenschaften*. Berlin, Heidelberg: Springer-Verlag.
- Durkheim, E. (1893). *Über soziale Arbeitsteilung. Studie über die Organisation höherer Gesellschaften*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp (1992).
- Gervais, M.-C. (1997). *Social representations of nature. The case of the braer oil spill in Shetland*. PhD on social psychology. London School of Economics and Political Sciences: University of London.
- Hache, E. (2019). *Ce à quoi nous tenons - Propositions pour une écologie pragmatique*. Paris: La Découverte.
- Helfferrich, Cornelia (2011): *Die Qualität qualitativer Daten. Manual für die Durchführung qualitativer Interviews*. Wiesbaden: VS Verlag.
- Hlavin-Schulze, Karin (1998): *»Man reist ja nicht, um anzukommen«*. Reisen als kulturelle Praxis. Frankfurt am Main: Campus Verlag.
- Hummrich, Merle; Rademacher, Sandra (2012): *Die Wahlverwandtschaft von qualitativer Forschung und ihre Bedeutung für die Erziehungswissenschaft*.

- Jodelet, D. (1989). « Représentations sociales: un domaine en expansion », *Les représentations sociales*. Paris : PUF.
- Jungk, Robert; Müllert, Norbert R. (1989): Zukunftswerkstätten. Mit Phantasie gegen Routine und Resignation. München: Heyne Verlag.
- Kruse, J. (2015, 2. Auflage). *Qualitative Interviewforschung. Ein integrativer Ansatz*. Weinheim, Basel: Beltz Juventa.
- Kuckartz, Udo; Rädiker, Stefan (2022): *Qualitative Inhaltsanalyse. Methoden, Praxis, Computerunterstützung* (5. Auflage). Weinheim, Basel: Beltz Juventa.
- Kuhn, T. S. (2018). *La structure des révolutions scientifiques [1970]* (2e ed.). (J.-P. Luminet, Trans.) Paris: Flammarion.
- Kuhnt, Beate; Müllert, Norbert R. (2006): *Moderationsfibel Zukunftswerkstätten*. Münster: Verein zur Förderung der sozialpolitischen Arbeit.
- Léonard, A. (1971). La structure du système hégélien. *Revue Philosophique de Louvain*, tome 69(4), pp. 495-524.
- Messerschmidt, Astrid (2012): *Weltbilder und Selbstbilder: Bildungsprozesse im Umgang mit Globalisierung, Migration und Zeitgeschichte*. Frankfurt a.M.
- Middendorff, Elke; Apolinarski, Beate; Becker, Karsten; Bornkessel, Philipp; Brandt, Tasso; Heißenberg, Sonja; Poskowsky, Jonas (2017): *Die wirtschaftliche und soziale Lage der Studierenden in Deutschland 2016. Zusammenfassung zur 21. Sozialerhebung des Deutschen Studentenwerks – durchgeführt vom Deutschen Zentrum für Hochschul- und Wissenschaftsforschung*. Berlin: Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF). Online: https://www.bmbf.de/upload_filestore/pub/21_Sozialerhebung_2016_Zusammenfassung.pdf [01.03.2022].
- Ministère de la Transition écologique et solidaire (France) (2019): *Accompagner le changement de comportement. Guide pratique*. Online: https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/190729_CDDEP_guide_changement_de_comportement.pdf
- Moscovici, S. (1961). *La psychanalyse, son image et son public*. Paris: Presses Universitaires de France.
- Moscovici, S. (2001). Why a theory of social representations? In K. Deaux, & G. Philogène (Eds), *Representations of the Social* (pp. 8-36). Oxford: Blackwell.
- Mottier Lopez, L. (2008). *Apprentissage situé*. Lausanne: Peter Lang.
- Mottier Lopez, L. (2017). Une modélisation pour appréhender la référentialisation dans l'évaluation des apprentissages des élèves. In P. Detroz (dir), M. Crahay (dir), & A. Fagnant (dir), *L'évaluation à la lumière des contextes et des disciplines* (pp. 169-192). Louvain-la-Neuve: de boeck supérieur.
- Nationale Agentur Bildung für Europa beim Bundesinstitut für Berufsbildung (NA beim BIBB) (2018): *Mobilitätsstudie. Auslandsaufenthalte in der Berufsausbildung 2017*. Online: https://www.bmbf.de/files/NA_Mobilitaetsstudie_WebV3_180706-2.pdf [01.03.2022].

- Niemeyer, Beatrix; Sommer, Finn; Revsbech Jensen, Christine; Zick, Sebastian (2020): Mobil mit schwerem biografischem Gepäck. Auslandserfahrungen benachteiligter Jugendlicher in der Berufsvorbereitung. Bielefeld: wbv.
- Olli, E., Grendstad, G., & Wollebaek, D. (2001). Correlates of environmental behaviors. Bringing back social context. *Environment and Behavior*, 33 (2), 181-208.
- Petersen, Sandra; Zick, Sebastian (2022): Abschlussbericht: Zukunftswerkstätten zur Entwicklung neuer Formate und Wege zur Teilnahme an Mobilitätsangeboten für Jugendliche. Dokumentation. Evaluation. Analyse, i.E.
- Ricoeur, P. (1990). *Soi-même comme un autre*. Paris: éditions du Seuil.
- Roblez, A. (2022). Penser la valeur en éducation et en formation : état des lieux contemporain. *Penser l'éducation* (51), 69-92.
- Schäfer, Alfred (2011): Irritierende Fremdheit. Bildungsforschung als Diskursanalyse. Paderborn: Ferdinand Schöningh.
- Schäfer, Stefan (2021): Internationale Jugendarbeit und politische Theorie. Diskurs und Perspektiven. Wochenschau Verlag.
- Steinke, Ines (2010): Gütekriterien qualitativer Forschung. In: Uwe Flick, Ernst von Kardorff und Ines Steinke (Hg.): *Qualitative Forschung. Ein Handbuch*. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt Taschenbuch Verlag, S. 319–331.
- Thogersen, J., & Ölander, F. (2006). To what degree are environmentally beneficial choices reflective of a general conservation stance? *Environment and Behavior*, 38 (4), 550-569.
- Watsuji, T. (2011). *Fûdo - le milieu humain (1935 / 1979)*. (A. Berque, Trans.) Paris: CNRS EDITIONS.
- Weber, Max (1988): Die „Objektivität“ sozialwissenschaftlicher und sozialpolitischer Erkenntnis. In: Max Weber (Hg.): *Gesammelte Aufsätze zur Wissenschaftslehre*. Tübingen: Mohr, S. 146–214.
- Wulf, C. (2003). Le rituel : formation sociale de l'individu et de la communauté. *Spirale - Revue de Recherches en Education*(31), pp. 65-74.
- Zick, Sebastian (2019): Narrative von Bildung, Bewegung und Mobilität – Elemente einer erziehungswissenschaftlichen Kritik des Mobilitätsimperativs, in: *Debatte. Beiträge zur Erwachsenenbildung*, Jg. 2, H. 2, S. 5-18.
- Zick, Sebastian (2021): Entlassungen in die Mobilität – Beobachtungen zur politischen und pädagogischen Etablierung eines Mobilitätsimperativs und seiner Vermittlung von Arbeit und Bildung, in: Wischmann, Anke; Spieker, Susanne; Salomon, David; Springer, Jürgen-Matthias (Hrsg.): *Jahrbuch für Pädagogik 2020. Neue Arbeitsverhältnisse – neue Bildung*. Weinheim: Beltz Juventa, S. 235-245.

7. Weiterführende Literatur

Berque, A. (1994, Quatrième série). Milieu et logique du lieu chez Watsuji. *Revue Philosophique de Louvain*, tome 92(4), pp. 495-507. From https://www.persee.fr/doc/phlou_0035-3841_1994_num_92_4_6876

Berque, A. (2018). *Glossaire de mésologie*. Bastia: éditions éoliennes.

Boltanski, L., & Chiapello, E. (2011). *Le nouvel esprit du capitalisme (1999)*. Paris: tel Gallimard.



„Forschung und Praxis im Dialog“ (FPD)

ist ein bundesweit agierendes Netzwerk, das seit 1989 den interdisziplinären und trägerübergreifenden Austausch zwischen Wissenschaft und Praxis im Handlungsfeld der Internationalen Jugendarbeit und auch des Kinder- und Jugendreisens unterstützt.

Das Netzwerk wird von transfer e.V. koordiniert.

Fact Sheets informieren über Projekte, Forschung(-sergebnisse) und innovative Konzepte, die relevant für die Weiterentwicklung Internationaler Jugendarbeit und das Kinder- und Jugendreisen sind.



transfer e.V.
Buchheimer Straße 64
51063 Köln
Tel +49 221 959219-0
Fax +49 221 959219-3
www.transfer-ev.de
fpd@transfer-ev.de