

**LANDTAG MECKLENBURG-VORPOMMERN**

8. Wahlperiode

Enquete-Kommission

„Jung sein in Mecklenburg-Vorpommern“

**Kommissionsdrucksache**

**8/198**

19. August 2025

**INHALT:**

---

**IRIS e. V.**

Zusammenfassung der Ergebnisse aus dem Prozess #mitmischenMV

Themencluster 4: Kinder- und jugendgerechte Infrastruktur

---



# Zusammenfassung der Ergebnisse aus dem Prozess

#mitmischenMV

TC 4: Kinder- und jugendgerechte Infrastruktur



## IMPRESSUM

**Herausgeber:**

Institut für regionale Innovation und Sozialforschung e.V. (IRIS e. V.)  
Räcknitzhöhe 35a  
01217 Dresden  
[www.iris-ev.de](http://www.iris-ev.de)

Dresden, Juli 2025

<b><u>EINORDNUNG DER ERGEBNISSE</u></b> .....	<b>4</b>
METHODISCHER ZUGANG UND RELEVANZ .....	4
ZUGANG ZUR BEFRAGUNG ALS BETEILIGUNGSMOMENT .....	4
<b><u>ERGEBNISSE AUS DEM OFFENEN MITWIRKUNGSPROZESS</u></b> .....	<b>6</b>
WOHNEN UND ORTSGESTALTUNG .....	6
WOHNEN .....	6
ORTSGESTALTUNG .....	9
BETEILIGUNG BEI DER GESTALTUNG DES ÖFFENTLICHEN RAUMS .....	12
MOBILITÄT .....	14
DIGITALISIERUNG .....	18
KLIMA .....	20
<b><u>FAZIT DER AUSSAGEN DER JUNGEN MENSCHEN</u></b> .....	<b>23</b>
KERNAUSSAGEN DER JUGENDLICHEN .....	23
WOHNRAUM .....	23
ÖFFENTLICHE RÄUME .....	23
FREIZEITANGEBOTE .....	24
RAUMGESTALTUNG UND BETEILIGUNG .....	24
MOBILITÄT .....	24
DIGITALISIERUNG .....	24
KLIMASCHUTZ .....	24
SICHERHEIT .....	25
BARRIEREFREIHEIT UND INKLUSION .....	25
TOURISMUS .....	25
SPANNUNGSLINIEN .....	26

## METHODISCHER ZUGANG UND RELEVANZ

#mitmischenMV ist der Jugendbeteiligungsprozess, der zeitlich parallel zur Enquetekommission „Jung sein in Mecklenburg-Vorpommern“ organisiert wird und mit deren Arbeit eng verzahnt ist. Er ist daher – analog zur Arbeit der Kommission – nach vorgegebenen Themenclustern strukturiert und auch im *Themencluster 4: Kinder- und jugendgerechte Infrastruktur/Lebensräume* gab es unterschiedliche Formate, über die junge Menschen befragt wurden bzw. in denen sie sich mit bestimmten Themen auseinandergesetzt haben. Der vorliegende Zwischenbericht stellt eine Zusammenfassung dieser vielfältigen, in der Online-Befragung, in Workshops, digitalem „Ideenhafen“ usw. dokumentierten Äußerungen dar und versteht sich im Sinne von Beteiligung als „Sprachrohr“ der Jugendlichen, das deren Anliegen, Wünsche und konkreten Ideen ausformuliert. Deshalb werden in der nachfolgenden Ergebnisdarstellung die Positionen von Jugendlichen anerkennend sichtbar gemacht und gleichberechtigt neben die von Fachexpert:innen, Politiker:innen und anderen Erwachsenen in den Arbeitsprozess der Enquete-Kommission gestellt.

Grundsätzlich bezieht sich der Bericht neben der statistischen Auswertung der quantitativen Befragung auf Äußerungen von jungen Menschen bzw. Dokumente, die solche Äußerungen rekonstruieren (Protokolle, Dokumentationen, offene Antworten bei der Befragung). Die Analyse der quantitativen Daten erfolgte deskriptiv, die qualitativen Daten wurden inhaltsanalytisch ausgewertet. Ausgehend von dem Fragekatalog der Online-Befragungen wurden zunächst Kategorien an das Datenmaterial angelegt und entsprechende Zuordnungen der Aussagen getroffen. Parallel zu dieser deduktiv-strukturierenden Form der qualitativen Inhaltsanalyse wurden die Daten auch induktiv analysiert, so dass sich aus dem Material Erweiterungen bzw. Präzisierungen des Kategoriensystems ergaben.<sup>1</sup> Die Äußerungen der Jugendlichen wurden nicht systematisch nach Häufigkeiten gewichtet, aber es wurde punktuell sprachlich sichtbar gemacht, welche Themen häufig(er) benannt wurden. Im Sinne einer umfassenden Beteiligung werden Einzelnennungen also genauso berücksichtigt wie Themensetzungen, die mehrfach aufgeworfen werden.

Damit die zusammengefassten Äußerungen der Jugendlichen auf den Veranstaltungen des offenen Mitwirkungsprozesses von den Ergebnissen der Online-Befragung unterschieden werden können, wurden sie nachfolgend in einen farbigen Kasten gesetzt.

## ZUGANG ZUR BEFRAGUNG ALS BETEILIGUNGSMOMENT

Die **Onlinebefragung** zum Themenfeld „Kinder- und jugendgerechte Infrastruktur“ wurde über die Plattform Lamapoll durchgeführt und richtete sich an junge Menschen in Mecklenburg-Vorpommern. Sie behandelt fünf verschiedene infrastrukturbezogene Lebensbereiche:

- » Wohnen und Ortsgestaltung
- » Mobilität
- » Digitalisierung
- » Klimaschutz

<sup>1</sup> Mayring, Philipp (2010): Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken. 11., aktualisierte und überarbeitete Auflage. Weinheim, Basel: Beltz, S. 65 f.

» Beteiligung bei der Gestaltung des öffentlichen Raums

Ziel der Erhebung ist es, aus der Perspektive von jungen Menschen Bedarfe, Meinungen und Barrieren sichtbar zu machen. Neben standardisierten Auswahlfragen enthielt der Fragebogen auch offene Felder zur freien Eingabe, die junge Menschen aufforderten, ihre Perspektiven in eigenen Formulierungen einzubringen.

Innerhalb des mehr als fünfmonatigen Befragungszeitraums protokollierte das Befragungsportal 726 Aufrufe, von denen 254 die Befragung komplett beantwortet haben. Unter Einbeziehung von nutzbaren Teilantworten können 292 Datensätze genutzt werden. Die Zufallsstichprobe trägt folgende Merkmale:

- » **Alter:** Die Mehrheit der Teilnehmenden (175 Personen, 68 %) war im Alter von *12 bis 17 Jahren*. Es folgen die Gruppen *18 bis 26 Jahre* (66 Personen, 26 %), *älter als 26 Jahre* (10 Personen, 4 %) sowie *Kinder bis 11 Jahre* (6 Personen, 3 %).
- » **Geografische Herkunft:** Aus allen Landkreisen und kreisfreien Städten gingen Antworten ein. Die häufigsten Rückmeldungen stammen aus dem *Landkreis Nordwestmecklenburg* (52 Personen, 20 %), *Schwerin* (50 Personen, 19 %), dem *Landkreis Ludwigslust-Parchim* (32 Personen, 12 %) sowie der *Mecklenburgischen Seenplatte* (31 Personen, 12 %).
- » **Geschlecht:** 146 Teilnehmende (58 %) bezeichnen sich als *ein Mädchen/eine Frau*, 94 (37 %) als *ein Junge/ein Mann*, 7 (3 %) als *weder noch/nicht binär*.
- » **Tätigkeit:** Die größte Gruppe bilden mit einem Anteil von 38 % Schüler:innen von Gymnasien, gefolgt von Schüler:innen an Regionalen Schulen (19 %), an Gesamtschulen (8 %), und Berufsschulen (5 %). 19 % der Befragten gaben an, einen Freiwilligendienst zu leisten, 4 % sind Studierende. Einzelne Befragte (1 bis 3 Antworten) gaben jeweils an, Kita-Kind zu sein, in die Grundschule, Orientierungsstufe oder Förderschule zu gehen oder gerade einen Nebenjob zu haben bzw. an einer Maßnahme teilzunehmen.

Für die sehr unterschiedlichen **Veranstaltungen des offenen Mitwirkungsprozesses** gibt es keine systematische Dokumentation soziodemografischer Daten der teilnehmenden Jugendlichen. Auf der Basis der vorliegenden Angaben haben sich schätzungsweise 250 Jugendliche an den unterschiedlichen Veranstaltungen zu Themencluster 4 beteiligt. Dabei könnte es sein, dass einige von ihnen an mehreren Veranstaltungen teilgenommen haben. In die Auswertung sind die Dokumentationen der nachfolgenden Veranstaltungen im Rahmen von #mitmischenMV bis November 2024 eingegangen:

- » Ergebnisse Online-Kurzumfrage TC4, 137 Teilnehmer:innen, Oktober 2024
- » Besuchergruppe bei der Enquete-Kommission und Workshop „Ideenhafen“, Weststadtcampus, 24 Teilnehmer:innen, 10. Klasse, 06.12.24
- » Besuchergruppe bei der Enquete-Kommission und Workshop „Ideenhafen“, Ecolea Schwerin, 13 Teilnehmer:innen, 11. Klasse, 24.01.25
- » Workshop „Ideenhafen“, Rostock-Lichtenhagen (IB), ca. 15 Teilnehmer:innen, 05.02.2025
- » Workshop „Ideenhafen“, Schwerin (AWO), ca. 18 Teilnehmer:innen, 12.02.2025
- » Workshop „Ideenhafen“, Rostock-Warnemünde, ca. 18 Teilnehmer:innen, 19.02.2025
- » Protokoll zum Praxisbericht von jungen Menschen zum Thema „Kinder- und jugendgerechte Infrastruktur/Lebensräume“ vor der Enquete-Kommission, 07.03.2025
- » Besuchergruppe bei der Enquete-Kommission und Workshop „Ideenhafen“, Fritz-Grewe-Gymnasium Malchin, zwei 9. Klassen, ca. 40 Schüler:innen, 07.03.2025
- » Workshop zum Girl's Day, Schwerin, 3 Schüler:innen, 03.04.2025

- » 4. Jugendkonferenz zum Thema „Kinder- und jugendgerechte Infrastruktur/Lebensräume“, Enquete-Kommission „Jung sein in M-V“, 39 Teilnehmer:innen (12 bis 19 Jahre), 04. – 06.04.2025
- » Projekttag, Regionale Schule Strasburg, 14 Teilnehmer:innen, 7. Klasse
- » Aussagen zum Thema „Kinder- und jugendgerechte Infrastruktur/Lebensräume“, die bereits in vorangegangenen Veranstaltungen (siehe Zwischenberichte TC1 bis TC3) getroffen wurden

## ERGEBNISSE AUS DEM OFFENEN MITWIRKUNGSPROZESS

---

### WOHNEN UND ORTSGESTALTUNG

#### Wohnen

In der Befragung wurde der aktuelle Wohnort der Teilnehmenden nach folgendem Schema erhoben:

- » In einem Dorf.
- » In einer kleinen Stadt (bis zu 10.000 Einwohnern).
- » In einer mittleren Stadt (bis zu 25.000 Einwohnern).
- » In einer größeren Stadt (ab 25.000 Einwohnern).
- » Etwas anderes, nämlich:
- » Weiß nicht./Keine Angabe.

Die hier gewählte Einteilung folgt einem bewusst niedrigschwelligen, lebensweltlich verständlichen Zugang, um die Selbsteinschätzung Jugendlicher zu ermöglichen.

Zur Einordnung der Wohnverhältnisse wurde zudem die Zufriedenheit mit der Wohngegend erhoben. Die Teilnehmenden konnten auf einer fünfstufigen Skala (1 = total unzufrieden bis 5 = sehr zufrieden) ihre Einschätzung abgeben. Die nachfolgende Tab. 1 zeigt für die einzelnen Wohnorttypen die Anzahl der Nennungen, deren Anteil an allen gültigen Angaben sowie den jeweils berechneten Mittelwert (MW) dieser Zufriedenheitsskala. Im freien Eingabefeld hielten zwei Personen fest, dass sie in einer „Großstadt“ mit „mehr als 200.000“ Einwohner:innen wohnen; sie merkten also an, dass sie es für unpassend halten, Rostock als die einzige Großstadt in MV unter die Kategorie „größere Stadt“ zu subsumieren. Dies ist nicht nur ein relevanter Hinweis, sondern auch Ausdruck für die Perspektive der jungen Menschen auf die Siedlungsstruktur in MV und wird in den später folgenden Analysen als weiterer Wohnorttyp induktiv aufgenommen.

Tab. 1: Antworthäufigkeiten Wohnorttyp<sup>2</sup> (n=280)

Wohnorttyp	Anzahl	Anteil	MW Zufriedenheit
Dorf	107	38 %	3.7
In einer größeren Stadt (ab 25.000 Einwohnern)	104	37 %	3.6
In einer kleinen Stadt (bis zu 10.000 Einwohnern)	33	12 %	3.6
In einer mittleren Stadt (bis zu 25.000 Einwohnern)	28	10 %	3.7
Etwas anderes, nämlich:	8	3 %	3.5

Die Zufriedenheit mit der Wohngegend liegt insgesamt auf einem mittelhohen Niveau und die Unterschiede sind moderat. Gut die Hälfte der teilnehmenden jungen Menschen kommt aus dörflichen oder kleinstädtischen Strukturen.

Grundsätzlich wohnen – wenig überraschend – die jungen Menschen in acht von zehn Fällen „*bei einem Elternteil/den Eltern*“ (84 %). Weitere Wohnformen wurden deutlich seltener genannt: 21 Jugendliche (8 %) wohnen „*allein*“, 10 (4 %) leben „*in einer WG oder einem Studierendenwohnheim*“, 6 (2 %) „*in einer betreuten Wohneinrichtung*“. Ergänzend gaben einzelne Teilnehmende (n=4) an, bereits mit Partner:in bzw. Partner:in und Kind/ern zusammen zu wohnen oder in jeweils einem Fall auch bei anderen Verwandten oder in einer Pflegefamilie zu wohnen. Im „Schatten“ des umfangreichen Wohnens bei den Eltern bilden sich so einerseits zahlreiche andere Wohnsituationen ab. Andererseits dokumentiert sich in der Befragung auch, dass Kinder und Jugendliche, die in stationären Hilfen zur Erziehung der Kinder- und Jugendhilfe leben, mit der Befragung erreicht wurden.

Die folgende Kreuztabelle (Tab. 2) zeigt die Verteilung der gewünschten zukünftigen Wohnorte<sup>3</sup> im Verhältnis zum derzeitigen Wohnorttyp (siehe oben). Die Werte sind als Zeilenprozente dargestellt, die jeweilige Fallzahl der Zeile ist in Klammern angegeben. Damit lässt sich ablesen, inwiefern die jungen Menschen dort wohnen bleiben möchten, wo sie aktuell leben oder ob sie sich eine Veränderung der Wohnumgebung wünschen. Die Tabelle basiert auf der Auswertung von 218 Fällen, bei denen eine eindeutige Zuordnung zu einem Wohnorttyp möglich war. Zur präziseren Analyse wurde die Kategorie „*Großstadt (Rostock)*“ aus jenen Fällen gebildet, in denen die Teilnehmenden bei der Herkunft (Frage 28) „*Rostock*“ und bei Frage 2 „*größere Stadt*“ oder im Freitext sinngemäß „*Großstadt*“ angegeben haben.<sup>4</sup>

Tab. 2: Analyse der Veränderungswünsche im Hinblick auf den Wohnorttyp<sup>5</sup>

Aktueller Wohnorttyp (Anzahl)	Gewünschte künftige Wohnorte			
	Ländlich in MV	Kleinstadt in MV	Großstadt in MV	Außerhalb MV
In einem Dorf (82)	35 % (29)	21 % (17)	13 % (11)	31 % (25)
In einer kleinen Stadt (28)	14 % (4)	25 % (7)	36 % (10)	25 % (7)
In einer mittleren Stadt (21)	0 % (0)	24 % (5)	29 % (6)	48 % (10)
In einer größeren Stadt (65)	6 % (4)	11 % (7)	25 % (16)	59 % (38)
Großstadt (Rostock) (22)	14 % (3)	5 % (1)	46 % (10)	36 % (8)

<sup>2</sup> Die Option Weiß nicht/Keine Angabe wurde von 34 Personen gewählt (12 % aller Fälle), sie wurden in der Prozentrechnung nicht berücksichtigt.

<sup>3</sup> Frage 5: „Wo möchtest du zukünftig am liebsten wohnen?“

<sup>4</sup> Fälle, die keinem der fünf Hauptwohnorttypen zugeordnet werden konnten (n=50), wurden aus der Tabelle ausgeschlossen.

<sup>5</sup> Abweichungen in der Zeilensumme von 100 % durch Rundung.

Fokussiert auf die Fragen der Siedlungskontinuität und der Bleibeperspektive in MV lassen sich für diesen Datensatz folgende Aussagen formulieren:

### **Kontinuität in der Siedlungsgröße in MV:**

Die Auswertung zeigt, dass ein relevanter Anteil der Jugendlichen eine Kontinuität ihrer Siedlungsform in Bundesland MV anstrebt. Unter denjenigen, die aktuell „in einem Dorf“ leben, geben 35 % an, künftig erneut in ländlicher Umgebung leben zu wollen, weitere 21 % bevorzugen eine Kleinstadt. Unter den Jugendlichen aus „kleinen Städten“ entscheiden sich 39 % (11 von 28) für vergleichbare oder kleinere Siedlungsformen, bei denen aus „mittleren Städten“ liegt dieser Anteil bei 24 % (5 von 21). Jugendliche aus Großstadtlagen streben hingegen häufiger den Verbleib in urbanen Kontexten an – unter den Befragten aus Rostock sind es 46 %, die sich erneut eine Großstadt als Wohnort wünschen.

### **Bleibeperspektive in Mecklenburg-Vorpommern:**

Die Daten deuten auf erhebliche Unterschiede in der regionalen Bindung hin. Zwischen 25 und 36 % der jungen Menschen aus kleinen Städten, Dörfern und Rostock wollen sich außerhalb von MV ansiedeln. In den mittleren und größeren Städten (unterhalb der Großstadt!) sind dies 48 bzw. 58 %. Diese Muster legen die Hypothese nahe, dass das Verbleiben in MV nicht allein mit der Siedlungsgröße korreliert, sondern mit wahrgenommenen Perspektiven und Lebensbedingungen vor Ort zusammenhängt.

Die Jugendlichen wurden weiterhin danach gefragt, wie sie sich ihre zukünftige Wohnsituation vorstellen. Die häufigste Nennung war dabei mit Abstand „Ein eigenes Haus“, was 137 Teilnehmende angaben (48 %). Es folgten „Mietwohnung“ mit 80 Nennungen (28 %) und „WG“ mit 30 Nennungen (10 %). Deutlich seltener wurde „Eigentumswohnung“ (8 %) genannt. Nur 17 Personen (6 %) wählten „weiß nicht/keine Angabe“; ein niedriger Wert, der in dieser Altersgruppe möglicherweise überrascht.

In einer weiteren Frage mit Mehrfachantworten wurde erfasst, welche Schwierigkeiten die Jugendlichen in Bezug auf Wohnen bereits erlebt haben. Diese Fragebatterie zu erlebten Schwierigkeiten beim Wohnen wurde allen Teilnehmenden gleichermaßen gestellt, unabhängig von ihrem Alter, ihrer Wohnform oder bisherigen Umzugserfahrungen. Sie ist als retrospektive Selbsteinschätzung konzipiert und fragt nicht nach einer konkreten Wohnungs- oder Umzugssituation, sondern danach, welche Aspekte des Wohnens als problematisch erlebt wurden. Vor dem Hintergrund der Stichprobenzusammensetzung ist zu berücksichtigen, dass die Mehrheit der Befragten unter 18 Jahre alt ist und – wie weiter oben analysiert – überdurchschnittlich häufig im Elternhaus lebt. Damit ist anzunehmen, dass ein relevanter Teil der genannten Schwierigkeiten nicht aus eigener Wohnungssuche oder -verantwortung stammt, sondern auf mitgehörten, miterlebten oder antizipierten Problemen basiert. Das betrifft insbesondere Angaben zu „Kosten“, „Diskriminierung“ oder „fehlender Barrierefreiheit“, die in dieser Altersgruppe nur bedingt auf persönlichen Erfahrungen beruhen dürften. Anders einzuordnen sind dagegen Fragen der Verkehrsanbindung und der Internetqualität. Beides können junge Menschen – auch wenn sie noch nicht in einer eigenen Wohnung leben – tagtäglich erfahren und einschätzen.

Die Auswertung basiert auf den Angaben von 288 Teilnehmenden, die mindestens eine Option auswählten. Am häufigsten genannt wurde der Punkt „Es ist zu teuer“ (56 %), gefolgt von „Verkehrsanbindungen und ÖPNV sind schwer erreichbar“ (33 %) und „Die Suche ist sehr aufwändig“ (27 %). Auch Aspekte wie „fehlender Wohnraum in der richtigen Größe“ (26 %) und „schlechte Internetverbindung“ (26 %) wurden häufig genannt. Diese Nennungen deuten auf strukturelle und infrastrukturelle Herausforderungen beim Zugang zu geeignetem Wohnraum hin.

13 % der Jugendlichen gaben an, „gar keine Schwierigkeiten“ erlebt zu haben. Weitere Aspekte wie „Diskriminierung“, „fehlende Barrierefreiheit“ oder „Unzufriedenheit mit der Wohnungsästhetik“ spielten eine untergeordnete Rolle, wurden aber dennoch von Einzelnen benannt.

Auch in den verschiedenen Formaten des offenen Mitwirkungsprozesses wurde deutlich, dass der Schritt in ein eigenständigeres Leben – insbesondere der Auszug aus dem Elternhaus in die erste eigene Wohnung oder Wohngemeinschaft – für viele Jugendliche mit erheblichen finanziellen Hürden verbunden ist. Zentrumsnahe Wohnungen sind trotz Ausbildungsvergütung, BAföG, Kindergeld oder Bundesfreiwilligendienst ohne elterliche Unterstützung kaum erschwinglich. Ein monatliches Einkommen von rund 1.000 Euro reicht ihrer Einschätzung nach allenfalls für eine Wohnung in den Randbezirken Rostocks aus. Vor diesem Hintergrund sprechen sich die Jugendlichen für Wohnförderprogramme aus, die gezielt junge Menschen unterstützen, und plädieren für eine Senkung der Mietpreise in zentrumsnahen Stadtteilen. Darüber hinaus betonen sie die Notwendigkeit, mehr bezahlbaren und zentral gelegenen Wohnraum zu schaffen, um den Weg in ein selbstbestimmtes Leben unabhängig vom finanziellen Hintergrund der Eltern zu ermöglichen. Konkret benennen sie auch einen Bedarf an zusätzlichen 5-Raum-Wohnungen, die für größere Wohngemeinschaften oder alternative Familienmodelle geeignet sind.

Kritisch äußern sich die Jugendlichen zudem über die aktuelle Wohnraumnutzung: Insbesondere in touristisch geprägten Stadtteilen wie z. B. Warnemünde werde Wohnraum zunehmend für Hotels und Ferienwohnungen statt für junge Einheimische bereitgestellt.

## Ortsgestaltung

Die jungen Menschen wurden auch gefragt, welche Bedingungen ihnen an öffentlichen Orten wichtig sind, damit sie diese öfter und zeitlich intensiver nutzen. Dabei sollten sie die 5 wichtigsten Kategorien auswählen. An der Spitze des Rankings (n=286, siehe Tab. 3) stehen „*Sitzgelegenheiten mit Überdachung*“ (62 %), „*Sauberkeit*“ (61 %) und „*Toiletten*“ (59 %) – grundlegende Ausstattungsmerkmale, die auf ein starkes Bedürfnis nach Aufenthaltsqualität und funktionaler Infrastruktur hinweisen. Auch „*einfache Erreichbarkeit*“ (52 %) und „*gute Beleuchtung*“ (48 %) zählen zu den fünf häufig genannten Faktoren.

In der Tab. 3 wird die Rangfolge der „Top Fünf“ zudem nach den weiter oben eingeführten Wohnorttypen differenziert dargestellt. Ausgangsgedanke ist dabei, dass die subjektive Prioritätensetzung auch durch die alltägliche Erfahrung in differenten Siedlungsformen beeinflusst wird und so auf unter Umständen besondere, mehr oder weniger gedeckte Bedarfe oder Nutzungsformen hinweist.

In fast allen Wohnorttypen zählen „*Sitzgelegenheiten mit Überdachung*“, „*Sauberkeit*“, „*Toiletten*“ und „*einfache Erreichbarkeit*“ zu den Top-Prioritäten. Auffällig ist, dass „*gute Beleuchtung*“ besonders in städtischen Kontexten wie „*Rostock*“ (72 %) und „*kleinen/mittleren Städten*“ (61 % – 65 %) eine vordere Platzierung erreicht. „*Kostenloses WLAN*“ hingegen ist nur in Dörfern (51 %) und mittleren Städten (61 %) Teil der Top 5, während es beispielsweise in Rostock (ohne Darstellung) mit 12 % deutlich seltener zu den fünf meistgenannten Aspekten zählt.

Die Ergebnisse unterstreichen, dass Jugendliche sehr gezielt wenige, aber essentielle Anforderungen an Aufenthaltsqualität priorisieren. Aus den Unterschieden Hinweise für die jeweiligen Wohnorttypen abzuleiten, wäre allerdings überzogen. Vielmehr muss hier angemerkt werden, dass aufgrund der überschaubaren Stichprobengröße auch Erfahrungen an einzelnen Orten ausschlaggebend sein können.

Tab. 3: Die 5 wichtigsten Ausstattungsmerkmale von öffentlichen Plätzen insgesamt und nach Siedlungstyp differenziert

Rang	Dorf	kleine Stadt	mittlere Stadt	größere Stadt	Großstadt (Rostock)	insgesamt
1	Sitzgelegenheiten, auch mit Überdachung (60 %)	Sauberkeit (74 %)	Gute Beleuchtung (65 %)	Sitzgelegenheiten, auch mit Überdachung (72 %)	Gute Beleuchtung (72 %)	Sitzgelegenheiten, auch mit Überdachung (62 %)
2	Einfache Erreichbarkeit (58 %)	Gute Beleuchtung (61 %)	Toiletten (65 %)	Sauberkeit (63 %)	Sitzgelegenheiten, auch mit Überdachung (72 %)	Sauberkeit (61 %)
3	Toiletten (57 %)	Toiletten (51 %)	Kostenloses WLAN (61 %)	Toiletten (58 %)	Sauberkeit (68 %)	Toiletten (59 %)
4	Sauberkeit (56 %)	Einfache Erreichbarkeit (51 %)	Einfache Erreichbarkeit (57 %)	Ausreichend Mülleimer (46 %)	Toiletten (64 %)	Einfache Erreichbarkeit (52 %)
5	Kostenloses WLAN (51 %)	Sitzgelegenheiten, auch mit Überdachung (51 %)	Sauberkeit (57 %)	Einfache Erreichbarkeit (45 %)	Einfache Erreichbarkeit (60 %)	Gute Beleuchtung (48 %)

Die Gestaltung und Nutzbarkeit des öffentlichen Raums war auch in den Veranstaltungen des offenen Mitwirkungsprozesses ein zentrales Thema.

Aus Sicht der Jugendlichen wird die Qualität öffentlicher Räume erheblich durch mangelnde **Sauberkeit** beeinträchtigt. Sie berichten über viel Müll in der Innenstadt, auf den Straßen und in der Natur sowie von Plastik im Meer als vordringliche Probleme. Vielerorts fehlen Mülleimer oder Möglichkeiten der Mülltrennung, was das Sauberhalten dieser Orte zusätzlich erschwert. Entsprechend sprechen sich die Jugendlichen für sauberere Parks und Spielplätze, gepflegte Straßen und Grünflächen sowie eine häufigere Reinigung des öffentlichen Raums aus.

Neben dem Ausbau der öffentlichen Entsorgungsinfrastruktur ist die Bereitstellung kostenloser **öffentlicher WC-Anlagen** ein wichtiges Anliegen der Jugendlichen. Diese sind im öffentlichen Raum teilweise gar nicht vorhanden oder unzureichend gereinigt, was das Treffen an diesen Orten unattraktiv mache.

Die jungen Menschen bekunden großes Interesse daran, den öffentlichen Raum aktiv zu nutzen und wünschen sich insbesondere **mehr Möglichkeiten** für Basketball, Fußball, Skaten sowie Orte für kreative Aktivitäten. Darüber hinaus besteht der Wunsch nach **mehr Natur** im städtischen Umfeld, etwa durch zusätzliche Parks, Bäume und Blumenwiesen.

Ein weiteres zentrales Anliegen ist der Ausbau bestehender und die Schaffung neuer **öffentlicher Aufenthaltsorte**, die kostenfrei zugänglich, mit Toiletten ausgestattet und im Winter beheizt sind. Eine Essensmöglichkeit in unmittelbarer Nähe wird ebenfalls als wichtig benannt. Bereits existierende, aber schlecht ausgestattete informelle **Treffpunkte** (z. B. an leerstehenden Gebäuden), sollen mit Unterstützung von Bund und Land zu nutzbaren Orten für junge Menschen entwickelt werden. Dabei möchten sie aktiv in die Gestaltung einbezogen werden. Für diese Orte fordern sie einen konsumfreien Betrieb, passende Öffnungszeiten und ein breites Veranstaltungsangebot.

Generell sprechen sich die Jugendlichen dafür aus, dass bei der öffentlichen Raumplanung **unterschiedliche Bedürfnisse berücksichtigt** werden. Insbesondere betonen sie, dass es Plätze für sie ge-

ben muss, wo keine Erwachsenen sind, sie sich ungestört aufhalten können und nicht weggeschickt werden.

In Bezug auf **Sicherheit** berichten Jugendliche von Erfahrungen, die Gefühle von Unsicherheit bis hin zu Angst ausgelöst haben. Während einige sich verstärkte Videoüberwachung oder ein härteres Vorgehen bei Straftaten wünschen, um ihr Sicherheitsgefühl auf öffentlichen Plätzen zu verbessern, äußern andere Bedenken gegenüber solchen Maßnahmen. Auch hinsichtlich häufigerer Polizeikontrollen oder einer stärkeren Polizeipräsenz für ein stärkeres Sicherheitsempfinden gehen die Meinungen auseinander.

Eng verbunden mit dem Mangel an Aufenthaltsorten für Jugendliche im öffentlichen Raum ist der **geringe Zugang zu Freizeit- und Sportangeboten**. Insbesondere junge Menschen aus ländlichen Regionen wünschen sich mehr Möglichkeiten, ihre Freizeit aktiv zu gestalten, ohne davon abhängig zu sein, von ihren Eltern mit dem Auto in die nächste Stadt gefahren zu werden. Sie beklagen eine geringe Angebotsvielfalt vor Ort, die meist auf Fußball, Feuerwehr oder Reiten beschränkt ist. Für andere Interessen müssen sie häufig in umliegende Städte fahren. Während die Hinfahrt gelegentlich noch per Bus möglich ist, fehlt für den Rückweg oft jede Verbindung, sodass Fahrten von den Eltern abhängig sind. Diese Option ist aber auch nur dann gegeben, wenn diese über ein Auto und die notwendige Zeit verfügen. Radfahren stellt aufgrund fehlender Radwege und der Gefährdung auf schnellbefahrenen Landstraßen, besonders bei Dunkelheit, keine Alternative dar.

Die Jugendlichen fordern mehr **gemeinschaftliche Nutzungskonzepte für Sportanlagen**. Sie weisen darauf hin, dass Turnhallen und Sportplätze auf Schulgeländen außerhalb der Schulzeit für sie nicht zugänglich sind. Eine Öffnung dieser Orte würde wettergeschützte Treffpunkte sowie Möglichkeiten zur sportlichen Betätigung schaffen. Dabei betonen die Jugendlichen die Notwendigkeit von Vertrauen seitens der Verantwortlichen, damit sie diese Räume eigenverantwortlich nutzen können. Diese Problematik betrifft ebenfalls städtische Sportzentren und Stadien. Darüber hinaus besteht nach Angaben der Jugendlichen ein dringender Renovierungsbedarf bei öffentlichen und schulischen Sportstätten, da deren Zustand mancherorts als marode beschrieben wird.

Die Jugendlichen wünschen sich mehr **Sportvereine** zu bezahlbaren Preisen und eine Förderung von Vereinsstrukturen, um Kinder bereits früh an das Vereinsleben heranzuführen. Da Sportgemeinschaften häufig von ehrenamtlichen jungen Trainer:innen getragen werden, falle Training oft aus, wenn diese verhindert sind.

In den unterschiedlichen **Beteiligungsformaten** äußerten Jugendliche zahlreiche Vorstellungen zu Wunschorten und -formaten. Diese reichen von realistischen Vorschlägen bis hin zu Visionen und Träumen, die ihre Perspektiven sichtbar machen. Neben allgemein formulierten Ideen finden sich auch lokal-spezifische Bedarfe, die mit ihnen vor Ort partizipativ weiterentwickelt werden sollten.

Zu den konkreten **Wünschen** der Jugendlichen zählen zusätzliche Freizeitzentren und Jugendclubs, Räume für Dart und Billard sowie Orte, die sich mit künstlerischen und sozialen Themen beschäftigen. Auch mehr legale Graffitiflächen werden angeregt.

Zudem soll es mehr frei zugängliche Spiel- und Sportplätze, vor allem für Fußball, Basketball und Volleyball sowie Skateanlagen, Tischtennisplätze und Fitnessparcours geben. Schwimmmöglichkeiten wie Freibäder, ein Badebereich mit Wasserspielmöglichkeiten in der Schweriner Innenstadt oder ein Spaßbad in Schwerin stehen ebenfalls auf der Wunschliste.

Darüber hinaus heben die Jugendlichen den Mangel an Veranstaltungen für junge Menschen hervor, z. B. an Musikveranstaltungen oder Workshops zur Zukunftsgestaltung. Sie benennen Wünsche an Discotheken ab 16 Jahren, Kinderdiscos, Weihnachtsmärkten und Karnevalsfesten sowie jugendspezifischen Attraktionen, darunter Zirkus, Lasertaghalle, Planetarium, Bungee-Jumping, Casinos für Jugendliche, Streichelzoos, Achterbahnen in Rostock, einem größeren Ostseestadion, Esel auf dem Deich oder Familienparks. Für die Umsetzung ihrer Wünsche betonen die Jugendlichen die Notwen-

digkeit, **lokale Bedarfe zu berücksichtigen** und sie vor Ort gezielt zu diskutieren, da ihre Wünsche je nach vorhandenen Strukturen stark variieren und nur vor diesem Hintergrund verstehbar sind.

Die Jugendlichen stellen fest, dass das Freizeitangebot stark zwischen den **verschiedenen Wohnorten** in Mecklenburg-Vorpommern variiert. Der größte Nachholbedarf besteht dabei aus ihrer Sicht in den ländlichen Regionen, die im Vergleich zu touristisch erschlossenen Orten oft vernachlässigt werden. Jugendliche regen an, gezielt Anstrengungen zu unternehmen, um weniger beliebte Gebiete durch gute Jugendarbeit und attraktive Spiel- und Freizeitplätze aufzuwerten.

In den offenen Antworten der Online-Befragung auf die Frage „Welche Schwierigkeiten sind dir in Bezug auf Barrierefreiheit aus deinem Umfeld bekannt?“ antworten die jungen Menschen auf unterschiedlichen Ebenen:

- » Barrieren in Mobilität und öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV): Dabei wird Barrierefreiheit nicht nur im Sinne von fehlenden barrierefreien Transportmitteln (z. B. Rollstuhlzugang) verstanden, sondern auch um Aspekte von Barrieren, die das Leben im ländlichen Bereich bezüglich der Infrastruktur mit sich bringen kann, erweitert. Dies sind die schlechte Erreichbarkeit durch Bus oder Bahn, die Unzuverlässigkeit, seltene Fahrzeiten sowie hohe Kosten des ÖPNV und die damit verbundene Abhängigkeit vom Auto.
- » physische Barrieren in Gebäuden und im öffentlichen Raum: Benannt werden hier fehlende oder kaputte Fahrstühle, fehlende Rampen als Alternative für Treppen, zu schmale und zu schwer öffnende Türen für Menschen mit Rollstühlen oder Kinderwagen, zu schmale Gänge in Geschäften für Rollstühle und andere Gehhilfen und nicht barrierefreie Toiletten. Des Weiteren fehlen häufig Hinweise zur Orientierung in Gebäuden. Für den öffentlichen Raum werden hinderliche Zugänge zu öffentlichen Plätzen und schlechte Wege für Menschen mit Geheinschränkungen genannt, ohne diese genauer zu beschreiben. Auch fehlende Leitstreifen, fehlende Hinweise in Brailleschrift sowie fehlende visuelle und akustische Hilfssignale werden kritisiert.
- » Existenz kultureller und gesellschaftlicher Barrieren in der Mehrheitsgesellschaft: Junge Menschen benennen dazu in ihren Antworten Ableismus und andere Formen von Diskriminierung, fehlende gesellschaftliche Akzeptanz, fehlende barrierefreie Sprache bzw. keine einfache Sprache in Anträgen.
- » Mangel an Angeboten: Die jungen Menschen beschreiben u. a. einen Mangel an Spielplätzen und Angeboten für Kinder und Jugendliche allgemein. Daraus ist nicht ersichtlich, ob es sich immer um einen Mangel an spezifischen Angeboten der Inklusion etc. handelt oder um einen Mangel an unspezifischen Angeboten für junge Menschen insgesamt und der damit verbundenen Einschränkung der gesellschaftlichen Teilhabe junger Menschen.

## BETEILIGUNG BEI DER GESTALTUNG DES ÖFFENTLICHEN RAUMS

Die teilnehmenden jungen Menschen geben zu einem Drittel (33,8 %; n=98) an, sich schon einmal an der Gestaltung eines öffentlichen Ortes oder Platzes beteiligt zu haben. Diese Teilgruppe wurde nun danach gefragt, worauf sich die Beteiligung konkret bezog (s. Tab. 4). Im Vordergrund stehen hier die Schule („Schulgebäude/Schulhof“) und der „Jugendtreff“ (40 bis 47 %), seltener wurde an Beteiligungsprozessen zu anderen öffentlichen Orten teilgenommen.

Tab. 4: Absolute und relative Häufigkeiten zu konkret genutzten Beteiligungsorten/-themen

Optionen	Anzahl	Häufigkeit
Gestaltung des Schulgebäudes	45	47%
Jugendtreffs	43	45%
Gestaltung des Schulhofes	38	40%
Vereinshäuser, Sportplätze	22	23%
Spielplätze	21	22%
Öffentliche Plätze in der Stadt	18	19%
Parks und Grünflächen	15	16%

Die jungen Menschen, die Erfahrungen mit Beteiligung gesammelt haben, wurden auch nach ihrer Zufriedenheit mit diesen Prozessen gefragt. Die Mittelwerte (Tab. 5) zeigen leichte Unterschiede in der Zufriedenheit je nach Art der Beteiligung. Sie basieren auf einer Skala von 1 („total unzufrieden“) bis 5 („total zufrieden“) – höhere Werte spiegeln somit eine größere Zufriedenheit mit der jeweiligen Beteiligungserfahrung wider. Die höchsten Zufriedenheitswerte finden sich bei den Beteiligungen an „Vereinshäusern, Sportplätzen“ sowie „Parks und Grünflächen“. Hier wurden im Schnitt Bewertungen zwischen 3,8 und 3,9 abgegeben.

Tab. 5: Durchschnittliche Zufriedenheit mit Beteiligungserfahrungen je nach Beteiligungsort (Skala von 1 = "total unzufrieden" bis 5 = "total zufrieden").

Beteiligungsort	Anzahl Nennungen	MW Zufriedenheit
Vereinshäuser, Sportplätze	21	3,9
Parks und Grünflächen	13	3,8
Spielplätze	19	3,5
Jugendtreffs	39	3,4
Öffentliche Plätze in der Stadt	15	3,4
Gestaltung des Schulgebäudes	41	3,4
Gestaltung des Schulhofes	34	3,1
Weiß nicht./Keine Angabe.	1	3,0
Etwas anderes, nämlich:	7	2,9
Insgesamt	87	3,3

Beteiligungen im schulischen Umfeld – wie Schulhof- oder Schulgebäudegestaltung – erreichen leicht niedrigere Mittelwerte (zwischen 3,1 und 3,4), was auf eingeschränkte Einflussmöglichkeiten oder weniger spürbare Ergebnisse der Beteiligung hindeuten könnte. Problematisch ist in diesem Zusammenhang, dass gerade Schulen als Orte gelten, an denen Demokratie und Mitgestaltung aktiv gelernt werden sollen. Die Daten zeigen jedoch, dass sie im Vergleich zu anderen Beteiligungsorten keine herausragende Zufriedenheit hervorrufen. Auch Jugendtreffs, die als Orte der Jugendarbeit nach § 11 SGB VIII konzeptionell partizipativ ausgerichtet sein sollten, heben sich in der Zufriedenheitsbewertung nicht positiv hervor. Die insgesamt mittlere Zufriedenheit (MW = 3,3) legt nahe, dass Beteiligungserfahrungen durchaus vorhanden, aber qualitativ noch ausbaufähig sind.

Ein zentrales Anliegen vieler Jugendlicher, das in den Formaten des offenen Mitwirkungsprozesses sehr deutlich wurde, ist die **Möglichkeit der aktiven Mitgestaltung des öffentlichen Raums** von der Planung über die Umsetzung bis hin zur Weiterentwicklung gemeinschaftlich genutzter Räume und Flächen. Ihr Ziel ist es, Jugendorte **eigenverantwortlich** verwalten zu können.

Gleichzeitig berichten viele junge Menschen von demotivierenden Beteiligungserfahrungen. So schildern sie, dass beispielsweise bei Projekten zur Schulhofgestaltung keiner ihrer eingereichten Anträge umgesetzt wurde. Zudem gibt es für Jugendliche unter 16 Jahren kaum Chancen zur Mitgestaltung.

Jugendliche aus ländlichen Regionen berichten, dass es dort keine **formalen Beteiligungsformate** wie z. B. einen Jugendrat gibt, wodurch ihre Möglichkeiten zur Mitbestimmung eingeschränkt sind. Vor diesem Hintergrund betonen sie die Notwendigkeit, flächendeckend explizite Beteiligungsformate für junge Menschen zu schaffen. Genannt werden beispielsweise Jugendforen oder Jugendräte, die ihnen echte Verantwortung übertragen. Dafür bedarf es nicht nur Vertrauen in ihre Kompetenzen, sondern auch einer Anerkennung ihres Engagements, z. B. in Form von Sitzungsgeldern für ihre Arbeit in Jugendgremien.

Außerdem äußern Jugendliche den Wunsch, **eigene Statements** sichtbar im öffentlichen Raum platzieren zu können: Sie wünschen sich mehr legale Flächen zum Bemalen und Graffiti-Sprühen, aber auch die Möglichkeit, unliebsame Graffitis wieder zu entfernen.

## MOBILITÄT

Die Abfrage zur Verkehrsmittelnutzung (Abb. 1, Mehrfachantworten möglich) zeigt ein klares Bild alltäglicher Mobilitätsmuster unter den befragten Jugendlichen. Besonders häufig wird „zu Fuß“ gegangen (53 %)⁶, eine niedrighschwellige als auch unabhängig von technischer Infrastruktur oder finanziellen Ressourcen nutzbare Mobilitätsform. Das „Fahrrad“ – ähnlich autonom nutzbar – wird von 28 % regelmäßig genutzt.

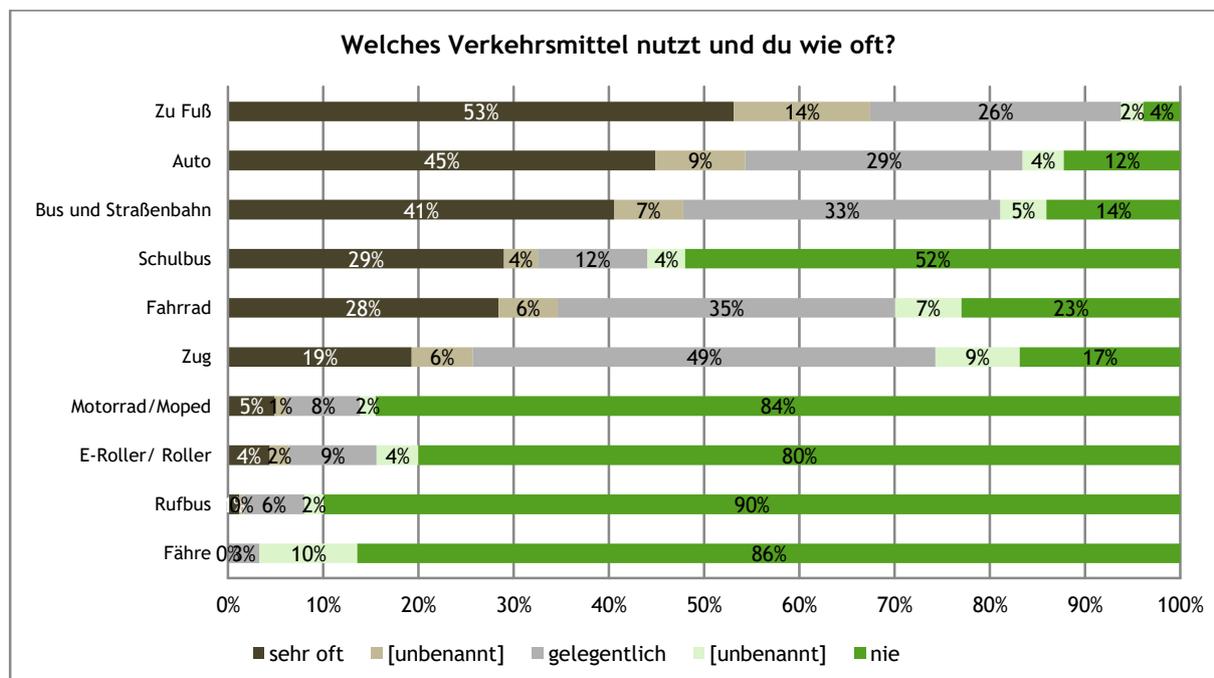


Abb. 1: Nutzungshäufigkeit verschiedener Mobilitätsformen, relative Häufigkeiten, Mehrfachantworten, 2. und 4. Antwortkategorie ohne Label = [unbenannt].

Auch das *Auto* spielt eine zentrale Rolle: 45 % geben an, es sehr oft zu nutzen – hier ist jedoch davon auszugehen, dass es sich um Mitfahrgelegenheiten im elterlichen Fahrzeug handelt, da viele Teilnehmende noch minderjährig sind. Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel fällt hingegen deutlich schwächer aus: „Bus/Straßenbahn“ (41 %) und „Schulbus“ (29 %) werden zwar regelmäßig genutzt, aber auch von einem relevanten Anteil gar nicht (Bus/Straßenbahn: 14 % „nie“). Dies deutet auf regionale Unterschiede im ÖPNV-Angebot oder auf Barrieren bei der Zugänglichkeit hin.

⁶ Ab welcher Streckenlänge die Jugendlichen diese Kategorie gewählt haben, ist offen.

Diesem Gedanken wird nun in einer differenzierten Analyse nachgegangen: Die folgende Tab. 6 zeigt den Anteil der Jugendlichen, die ausgewählte Verkehrsmittel „sehr oft“ nutzen – differenziert nach ihrem Wohnorttyp.

Tab. 6: Relative Häufigkeiten der Antwortkategorie „sehr oft“, differenziert nach Wohnorttyp.<sup>7</sup> Am häufigsten genutztes Verkehrsmittel ist **fett** hervorgehoben.

Verkehrsmittel	Dorf	kleine Stadt	mittlere Stadt	größere Stadt	Großstadt (Rostock)
Zu Fuß	42 %	<b>52 %</b>	<b>61 %</b>	<b>74 %</b>	85 %
Auto	<b>65 %</b>	38 %	45 %	32 %	9 %
Bus/Straßenbahn	29 %	21 %	21 %	51 %	<b>88 %</b>
Schulbus	51 %	29 %	29 %	8 %	0 %
Fahrrad	19 %	29 %	55 %	33 %	30 %
Zug	19 %	32 %	11 %	10 %	35 %

Die Ergebnisse machen deutliche, aber wenig überraschende Unterschiede im Mobilitätsverhalten sichtbar: Während das „Auto“ vor allem im ländlichen Raum (Dorf: 65 %) sehr häufig genutzt wird, dominiert die Nutzung von „Bus und Straßenbahn“ in Rostock (88 %). „Fahrrad“ spielt insbesondere in mittleren Städten (55 %) eine wichtige Rolle, während der „Schulbus“ fast ausschließlich in kleineren Orten genutzt wird. Das Gehen „zu Fuß“ steigt mit zunehmender Urbanität deutlich an – von 42 % im Dorf auf 85 % in Rostock. Diese Muster verweisen auf die strukturelle Prägung der Verkehrsmittelnutzung durch Raumtyp, Infrastruktur und Erreichbarkeit.

Die Teilnehmenden wurden auch gefragt „Was sollte für dich innerhalb von 20 Minuten erreichbar sein?“ – eine bewusst offen gehaltene Frage, bei der nicht spezifiziert wurde, ob sich die Angabe auf das Gehen, Radfahren oder die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel etc. bezieht. Damit spiegelt sie vor allem eine subjektive Einschätzung der Relevanz wohnortnaher Angebote aus Sicht der Jugendlichen. Die folgende Tab. 7 ordnet die Nennungen nach Häufigkeit in Quartile. Angegeben ist jeweils der Anteil der Jugendlichen, die die jeweilige Option auswählten:

Tab. 7: Quartilsweise Gruppierung der meistgenannten Optionen (Mehrfachantworten).

Quartil	Kategorien (Häufigkeit der Nennung)
über 75 %	Möglichkeiten zum Shoppen und Einkaufen (76 %)
50 bis 74 %	Freund:innen (63 %), Schule (55 %), Parks und Grünflächen (53 %), Freizeitangebote wie Kino, Restaurants etc. (52 %)
25 bis 49 %	Sportangebote (48 %), Arbeitsplatz (47 %), Familie (46 %), Fahrradabstellmöglichkeiten (25 %)
unter 25 %	Jugendclubs (23 %)

Die Auswertung macht deutlich, dass Jugendliche unter Nahraumqualität vorrangig konsumbezogene, soziale und kulturelle Angebote verstehen. Besonders auffällig ist die herausgehobene Bedeutung von Einkaufsmöglichkeiten (76 %), was auf den Wunsch nach eigenständiger Alltagsgestaltung schließen lässt. Auch soziale Kontakte (Freund:innen, Familie) und Freizeitgestaltung (Kino, Parks) werden stark priorisiert.

Die Schule als quasi „Arbeitsort“ der meisten Teilnehmenden sollte ebenso in diesem „Radius“ liegen, ist aber eine andere Art von „Angebot“.<sup>8</sup>

<sup>7</sup> Anmerkung zur methodischen Einordnung: Die Prozentwerte basieren jeweils auf der Anzahl der Jugendlichen pro Wohnorttyp, die eine gültige Angabe zum jeweiligen Verkehrsmittel gemacht haben. Eine Mehrfachnennung von „sehr oft“ durch eine Person ist möglich – z. B. für Fahrrad und Schulbus –, daher summieren sich die Zeilen nicht zu 100 %. Die Auswertung erlaubt Aussagen über die relative Häufigkeit einzelner Verkehrsmittel innerhalb der jeweiligen Wohnorttypen, nicht aber über exklusive Nutzungspräferenzen.

Demgegenüber überrascht auf den ersten Blick die vergleichsweise geringe Bedeutung klassischer jugendspezifischer Infrastruktur: die Jugendclubs. Bei genauerer Betrachtung ist das Ergebnis, dass 23 % der jungen Menschen Jugendclubs in ihrer Nähe haben wollen, ein Wert, der nicht allzu sehr von den bundesweiten Nutzungsquoten der Angebote der offenen Jugendarbeit vor Corona abweicht.<sup>9</sup>

Die folgende Tab. 8 zeigt, welche Probleme Jugendliche im Bereich Mobilität angeben. Dargestellt sind relative Häufigkeiten der Nennungen in Prozent – insgesamt sowie differenziert nach drei ausgewählten Wohnorttypen, mit denen geografische Kontraste abgebildet werden können.

Tab. 8: Relative Häufigkeit der genannten Mobilitätsprobleme nach Siedlungstyp (Angaben in %, Mehrfachnennungen möglich)

Schwierigkeit	insgesamt (n=275)	Dorf (n=101)	größere Stadt (n=78)	Großstadt (Rostock) (n=24)
Busse und Bahnen fahren nicht zu den richtigen Zeiten.	63 %	70 %	58 %	58 %
Der Führerschein ist zu teuer.	55 %	52 %	58 %	50 %
Die Busse und Bahnen sind überfüllt.	49 %	41 %	46 %	46 %
Busse und Bahnen sind unzuverlässig (Verspätung/Ausfall).	48 %	38 %	44 %	37 %
Die Tickets sind zu teuer.	44 %	40 %	40 %	42 %
Ich habe kein Auto/Motorrad/Moped zur Verfügung.	32 %	31 %	22 %	25 %
Die Fahrradwege sind schlecht und schlecht beleuchtet.	28 %	28 %	22 %	21 %
Die Wege sind zu weit.	25 %	25 %	19 %	25 %
Es gibt zu wenig Fahrradwege.	25 %	25 %	17 %	21 %
Ich möchte den Rufbus nicht nutzen.	17 %	17 %	8 %	13 %
Es gibt keinen öffentlichen Nahverkehr.	16 %	16 %	18 %	17 %
Die Informationen zu Angeboten (z. B. Fahrpläne, Aktualisierungen, Mobilitäts-Apps) sind unzureichend oder mangelhaft.	14 %	14 %	14 %	17 %

Die Tabelle erlaubt nicht nur einen Gesamtüberblick, sondern bietet durch die Gegenüberstellung von *Dorf*, *größerer Stadt* und *Großstadt (Rostock)* auch die Möglichkeit eines differenzierten Vergleichs. Dabei fällt auf, dass sich zentrale Kritikpunkte an der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel quer durch alle Räume ziehen – insbesondere die Wahrnehmung, dass Busse und Bahnen „*nicht zuverlässig*“ und „*nicht zu den richtigen Zeiten*“ fahren. Diese Aspekte erreichen in allen Gruppen hohe Werte, in Dörfern sogar über 70 %. Demgegenüber spielt das vollständige *Fehlen* von ÖPNV nur eine untergeordnete Rolle (16 % insgesamt), was darauf hindeutet, dass der öffentliche Verkehr zwar vorhanden, aber aus Sicht der Jugendlichen vielfach *nicht passend oder praktikabel* ist.

Bemerkenswert ist zudem, dass auch in städtischen Räumen eine hohe Unzufriedenheit mit überfüllten und unpünktlichen Verkehrsmitteln geäußert wird. Der Rufbus wird vor allem im ländlichen Raum kritisiert, in der Stadt hingegen kaum, weil es ihn wahrscheinlich nicht gibt. Insgesamt zeigt

<sup>8</sup> Ein Abgleich mit der Realität wäre an dieser Stelle interessant, ist aber nicht erfragt worden.

<sup>9</sup> „Den AID:A-Daten zufolge haben im Jahr zuvor [2014] – je nach Altersstufe und Geschlecht – zwischen acht und 31 Prozent der befragten Zwölf- bis 25-Jährigen ein Jugendzentrum besucht.“ BMFSFJ (2017): 15. Kinder- und Jugendbericht. Bericht über die Lebenssituation junger Menschen und die Leistungen der Kinder- und Jugendhilfe in Deutschland. Berlin: BMFSFJ, S. 383: <https://www.bmfsfj.de/bmfsfj/service/publikationen/jugend-ermoeglichen--114192> [24.05.2025].

sich, dass Kritik am ÖPNV eher auf dessen konkrete *Nutzungsqualität* als auf dessen *Existenz* zielt – ein Aspekt, der bei der Weiterentwicklung von Mobilitätsangeboten stärker berücksichtigt werden sollte.

Für die individuelle Mobilität sind am Anfang Fahrrad und später ein Führerschein relevant. Während etwa ein Viertel der Jugendlichen über „zu wenig“ oder „schlecht ausgebaute Fahrradwege“ klagt – mit ähnlichen Anteilen über alle Räume hinweg –, ist der „Führerscheinpreis“ für mehr als die Hälfte ein relevantes Problem (55 % insgesamt). Die Kritik an der Fahrradinfrastruktur zeigt, dass auch vermeintlich „einfache“ Mobilitätslösungen wie das Fahrrad nicht immer voraussetzungsfrei nutzbar sind.

Auf die Frage, ob sie „irgendwann auf einen Führerschein angewiesen sein“ werden, gaben 86 % der jungen Menschen in den offenen Antworten der Befragung an, dass sie davon ausgehen, ihn zukünftig als Voraussetzung für ihre Arbeitsstelle bzw. für die Erreichbarkeit der Familie und der Freizeitangebote zu benötigen, oder dass das jetzt schon der Fall ist. Die jungen Menschen beschrieben, dass der teure und nicht ausreichend ausgebaute ÖPNV insbesondere im ländlichen Raum den Führerschein erforderlich macht bzw. machen wird. Aber auch Spaß am Autofahren und die damit verbundene Flexibilität wurden als Gründe für die (zukünftig prognostizierte) Notwendigkeit eines Führerscheins angegeben.

14 % der befragten jungen Menschen, die auf die oben genannte Frage mit nein antworten, begründeten diese Prognose oder Realität des fehlenden Bedarfs eines Führerscheins damit, dass sie an Orten leben, wo eine gute Infrastruktur bezüglich des ÖPNV existiert und zugleich die Möglichkeiten des Fahrradfahrens bestehen. Einige junge Menschen planen, in einer Großstadt zu wohnen und wollen dann auf den dort gut ausgebauten ÖPNV zurückgreifen.

Mobilität ist für Jugendliche in allen ausgewerteten Beteiligungsformaten ein zentrales Thema. Besonders in ländlichen Regionen berichten sie von erheblichen infrastrukturellen Defiziten im **ÖPNV**, den sie als große Herausforderung empfinden. Häufig bemängeln sie ein unzureichendes Angebot an Bus- und Bahnverbindungen, vor allem in dünn besiedelten Gebieten. Linienbusse verkehren ab dem Nachmittag kaum noch oder nur unregelmäßig. Zudem sind Haltestellen oft weit von großen Wohnsiedlungen entfernt.

In touristischen Regionen an der Ostsee fehlt teilweise ein separater **Schüler:innenverkehr**, wodurch Busse stark überfüllt sind. Mitfahrende müssen sich festhalten, um nicht aus den Türen zu fallen, und Schüler:innen werden an Haltestellen zurückgelassen, ohne Aussicht auf einen nächsten Bus. Selbst dort, wo separate Schulbusse existieren, sind diese oft nicht groß genug, sodass viele Schüler:innen auf langen Überlandstrecken täglich stehen müssen. Teilweise fährt nur ein einziger Schulbus am Tag, was zu langen, anderweitig nicht nutzbare Wartezeiten führt. Die eingeschränkte ÖPNV-Anbindung stellt nicht nur im Schulalltag und bei der Freizeitgestaltung, sondern auch für ehrenamtliche Tätigkeiten eine erhebliche Hürde dar.

Eine weitere Forderung der Jugendlichen ist der Ausbau des **Rufbussystems** mit flexibler Buchung über digitale Anwendungen, um auch kleinere Orte zuverlässig anzubinden. Allerdings bewerten nicht alle Jugendlichen das bestehende Rufbussystem positiv.

Ein weiterer Kritikpunkt ist die schlechte **Taktung der Bus- und Bahnverbindungen**. Jugendliche berichten von bis zu fünfstündigen Fahrzeiten nach Rostock, da lange Umstiegszeiten entstehen. Besonders auf der stark frequentierten Strecke zwischen Stralsund und Rostock wünschen sie sich eine stündliche Zugverbindung. Insgesamt sehen sie einen dringenden Bedarf für den Ausbau des Strecken- und Liniennetzes sowie den Einsatz zusätzlicher Busse und Züge, um Mobilität und Flexibilität auch außerhalb von Ballungsräumen sicherzustellen und den ÖPNV besser an die Lebensrealität jugendlicher Nutzer:innen anzupassen. Darüber hinaus regen sie eine effizientere Durchführung von Baumaßnahmen an (z. B. Fertigstellung der Goethebrücke in Rostock) und die Nutzung KI-unterstützter autonomer Fahrzeuge.

Für einen **sicheren Heimweg** plädieren die Jugendlichen für ein erweitertes ÖPNV-Angebot in den Nachtstunden, insbesondere von und zu Orten, an denen sich viele junge Menschen aufhalten (z. B. die Disco in Spornitz). Zudem schlagen sie vor, Jugendlichen bis 21 Jahren jährlich 20 Taxigutscheine zur Verfügung zu stellen, um sichere Heimfahrten zu ermöglichen. Ergänzend werden eine auf Jugendliche zugeschnittene Mitfahr-App sowie ein erweitertes Angebot des „Heimwegtelefons“ vorgeschlagen.

Generell wünschen sich Jugendliche **Fahrpläne**, die auch auf ihre Tagesabläufe abgestimmt sind, auch mit späten Fahrzeiten am Abend und an Wochenenden.

Ergänzend zum dringend notwendigen Ausbau des ÖPNV-Netzes machen die Jugendlichen auf den mangelhaften Zustand vieler **Bushaltestellen** aufmerksam. Sie benötigen wettergeschützte, beleuchtete Wartebereiche, ausgestattet mit Sitzmöglichkeiten und ausgehängten Fahrplänen, um sich auf ihren täglichen Wegen und auch bei längeren Wartezeiten sicher zu fühlen. Darüber hinaus wünschen sie sich funktionierende **Heizungen und Klimaanlage** in Bussen und Bahnen.

Ein weiteres zentrales Anliegen der Jugendlichen ist ein **kostenloser ÖPNV** für alle – zumindest jedoch für Schüler:innen, Personen unter 18 Jahren, Auszubildende und Studierende. Dieses Angebot sollte auch an Wochenenden und in den Ferien gelten. Das würde u. a. verhindern, dass Schulkursionen aufgrund hoher Fahrtkosten zu einer finanziellen Belastung werden.

Neben dem Ausbau des Schienennetzes betonen Jugendliche den Bedarf an mehr **Fahrrad- und Fußwegen** sowie dem Schließen bestehender Radwegelücken. Eine bessere Beleuchtung solcher Wege ist notwendig, um Sicherheit zu gewährleisten. Auch die Schaffung autofreier Fußgängerzonen mit breiten, barrierefreien Gehwegen wird als wichtig erachtet. Grundsätzlich sprechen sich die jungen Menschen für eine Verkehrsplanung aus, die Radfahrer:innen und Fußgänger:innen Vorrang vor motorisiertem Verkehr einräumt. E-Roller werden als kostengünstige Möglichkeit gesehen, um beispielsweise die nächste Haltestelle zu erreichen, sollten jedoch klar geregelte Stellplätze und Nutzungsbedingungen erhalten.

## DIGITALISIERUNG

Das Thema Digitalisierung zeigt sich nicht nur in Hinblick auf Hardware und Software, sondern ist in jedem Fall angebunden an die **Verfügbarkeit des Internets**. Die eingeschätzte Qualität des Internetzugangs (Tab. 9) variiert spürbar zwischen den Wohnorttypen – insbesondere im Mobilfunkbereich. Beim „WLAN zu Hause“ liegen die Mittelwerte insgesamt im sehr guten bis guten Bereich (1,8 gesamt), nur in *kleinen Städten* wird die Qualität des heimischen WLAN etwas schlechter (2,0) eingeschätzt.

Tab. 9: Mittelwerte zur Bewertung der Qualität der Internetverbindung nach Wohnorttyp. Skala: 1 = sehr gut bis 5 = sehr schlecht.

Zugangsart	insgesamt	Dorf	kleine Stadt	mittlere Stadt	größere Stadt	Großstadt
Im vorhandenen WLAN zu Hause	1,8	1,7	2,0	1,6	1,9	1,5
Im Mobilfunknetz	2,3	2,4	2,5	2,3	2,1	1,9

Deutlicher sind die Unterschiede beim „Mobilfunknetz“. Während die Qualität in *Großstädten* mit einem Mittelwert von 1,9 bewertet wird, liegt sie in *kleinen Städten* bei 2,5 und in *Dörfern* bei 2,4. Die Mittelwerte deuten darauf hin, dass insbesondere außerhalb urbaner Zentren häufiger Einschränkungen bei Mobilfunkabdeckung, Verbindungsqualität oder Geschwindigkeit wahrgenommen werden.

Die Teilnehmenden wurden auch gefragt, welche digitalen Geräte sie in der Schule, Ausbildung oder beim Studium nutzen. Die Auswertung konzentriert sich hier im Folgenden auf die Gruppe der Schüler:innen der Sekundarstufe, um von zumindest ähnlichen Umfeldbedingungen auszugehen und zugleich eine ausreichend große Teilstichprobe nutzen zu können. Die Ergebnisse in Tab. 10 zeigen, dass das „Handy“ das mit Abstand am häufigsten genutzte digitale Endgerät im schulischen Umfeld ist – drei Viertel der befragten Schüler:innen der Sekundarstufe geben an, es regelmäßig in der Schule zu nutzen. An zweiter und dritter Stelle folgen „Smartboards“ (60 %) und „Computerraum-PC“s (58 %), „Tablets“ werden mit 52 % von ca. der Hälfte der Befragten genutzt, während „Laptops“ deutlich seltener zum Einsatz kommen (23 %).

Tab. 10: Absolute und relative Häufigkeit der von Schüler:innen der Sekundarstufe (n=154) genutzten digitalen Geräte im schulischen Kontext. Mehrfachnennungen möglich.

Gerät	Anzahl	Anteil (%)
Handy	114	74 %
Smartboard	92	60 %
PC/Computerraum	90	58 %
Tablets	80	52 %
Laptops	36	23 %

Auffällig ist, dass mobile private Geräte (Handy) in der Schule also am häufigsten genutzt werden. Welchem Zweck dies dient, lässt diese Frage zunächst offen, es ist aber durchaus plausibel, dass es – neben unterhaltenden und sozialen Funktionen – auch der formalen schulischen Bildung dient. Vor diesem Hintergrund scheinen die aktuellen Diskurse zum Handyverbot zumindest angehalten, sich diesem Thema an Sekundarschulen differenziert anzunehmen. Etwa ein Drittel aller Befragten (31 %) gibt im Übrigen an „am liebsten immer“ mit digitalen Endgeräten „arbeiten“ zu wollen.

Die Auswertung der offenen Fragestellung „Wie nutzt du die digitalen Angebote und Geräte? (z.B. zur Recherche, lesen digitaler Bücher, in der Freizeit o.ä.)“ zeigt auf, dass viele der befragten jungen Menschen in ihren Antworten direkt auf alle in der Erklärung zur Frage beispielhaft genannten Formen der Nutzung digitaler Angebote und Geräte zurückgreifen („Alles Aufgeführte.“).

Ein weiterer Aspekt ist die Nutzung digitaler Angebote und Geräte für formelle und informelle Bildungsprozesse, wie „Recherche“, „Tafelbilder erstellen“, „Bücher lesen“, „Vorträge gestalten“ etc. Des Weiteren beschreiben die jungen Menschen, dass sie digitale Angebote und Geräte für die Freizeit, die Kommunikation mit der Familie und zum Spielen nutzen. Viele junge Menschen zählen beide Nutzungsvarianten (Bildung, Freizeit) zugleich auf.

Zugleich beschreiben die Jugendlichen die mangelhafte digitale Ausstattung der Schulen, die Schwierigkeit, sich selbst geeignete digitale Geräte für den Schulgebrauch leisten zu können – etwa aufgrund hoher Kosten – sowie das Verbot, nicht schuleigene Geräte wie Handys zu nutzen: „Wir sollen aktuell in der Schule Tablets nutzen aber keiner hat Programme oder nicht alle haben überhaupt Tablets. Das funktioniert so nicht“ oder „Selten, weil es bei uns verboten ist, mit digitalen Geräten zu arbeiten“.

Weiterhin beantworteten junge Menschen diese Frage auf einer zeitlichen Ebene: Sie beschreiben ihre Nutzung als „ständig“ „oft“ und „täglich“.

Digitale Angebote von Ämtern, so zeigt die Befragung, werden nur von gut einem Viertel (28 %) der Teilnehmenden genutzt.

Die Jugendlichen berichten in den verschiedenen Beteiligungsveranstaltungen von schlechter bis sehr schlechter Internetverfügbarkeit in ländlichen Regionen (explizit in Marnitz, Gischow) und wünschen sich einen flächendeckenden Ausbau des Mobilfunknetzes. Das könnte aus Sicht mancher Jugendlicher auch gleich mit dem Ausbau eines 5G-Netzes verbunden werden und verweist auf die Vision der Jugendlichen über die Verfügbarkeit (schnellen) Internets in ganz Mecklenburg-Vorpommern. Des

Weiteren sollte es in den Städten freie WLAN-Spots geben, um unabhängig vom eigenen Datenvolumen digital teilnehmen zu können.

Außerdem wurde der Wunsch nach digital besser ausgerüsteten Schulgebäuden und mehr Online-Beteiligungsangeboten geäußert. Es wurde ein Portal angeregt, in welchem Vorschläge zu Mobilitätsfragen und Bedürfnisse von Nutzer:innen des ÖPNV für eine zielgenauere Planung des ÖPNVs eingebracht werden können. Generell wünschen sich Jugendliche, dass Beteiligungsformate stärker über Social Media beworben werden, um ihre Zielgruppen tatsächlich zu erreichen – so auch für bereits bestehende Angebote wie die App „klarschiff-mv.de“.

## KLIMA

Die Auswertung der Frage „Was macht dir Sorgen, wenn du an die Veränderungen des Klimas denkst?“ verdeutlicht, dass Jugendliche den Klimawandel wahrnehmen und welche Aspekte sie besonders beschäftigen (Abb. 2). An der Spitze steht mit rund 70 % die Sorge vor „Waldbränden“ – ein Phänomen also, das auch in MV wahrnehmbar ist. Darauf folgen „Überflutungen“, „Artensterben“, „Hitze“ und „mehr Krankheiten“ – also Ereignisse, die bereits heute sichtbar und medial präsent sind. Ihre hohe Nennung zeigt, dass Jugendliche den Klimawandel nicht abstrakt, sondern über sehr konkrete, erlebbare Risiken begreifen.

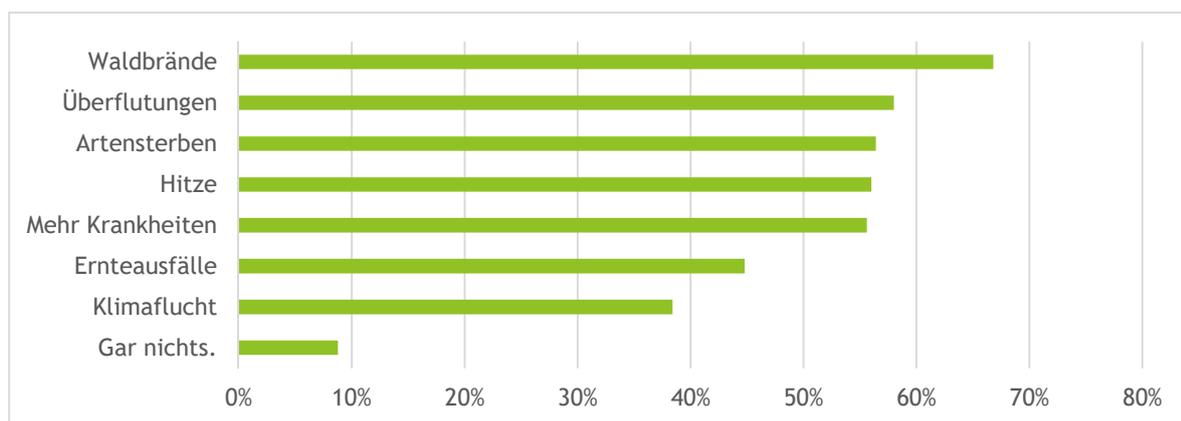


Abb. 2: Relative Häufigkeiten zu Sorgen im Hinblick auf den Klimawandel, Angaben in Prozent

Auch „Ernteausfälle“ und „Klimaflucht“ finden Erwähnung, wenn auch mit etwas geringerer Häufigkeit. Sie weisen darauf hin, dass viele Jugendliche neben Umwelt- und Gesundheitsthemen auch die gesellschaftlichen und globalen Folgen mitdenken. Nur ein sehr kleiner Teil – 22 Personen, 9 % – äußert „Gar nichts“, also keine Sorgen in Bezug auf den Klimawandel zu haben.

Gefragt wurde auch, welche alltagspraktischen Maßnahmen aus Sicht der jungen Menschen einen Beitrag zum Klimaschutz leisten (Abb. 3). Die am häufigsten gewählte Maßnahme, die „Mülltrennung“ (über 50 %), weist darauf hin, dass bereits gut etablierte und leicht umsetzbare Maßnahmen besonders attraktiv erscheinen. Gleichzeitig zeigt sich mit über 40 % Zustimmung auch ein deutliches Bedürfnis nach „mehr Informationen“ zum Thema Klimaschutz, was auf einen noch bestehenden Aufklärungsbedarf hindeutet. Ebenfalls häufig genannt wurden Maßnahmen wie „sparsames Heizen“ und „Stromsparen“, was das Bewusstsein der Befragten für energiesparendes Verhalten verdeutlicht. Knapp ein Drittel spricht sich für die „Vermeidung von Mobilität (Flugzeug/Auto)“ aus. Allerdings könnten die insgesamt niedrigen Zustimmungswerte auch darauf hinweisen, dass einige Jugendliche entweder die Wirksamkeit der angebotenen Maßnahmen bezweifeln oder nicht alle genannten Maßnahmen klar als effektiven Klimaschutz wahrnehmen.

Nur ein geringer Anteil der Befragten gibt an, gar nichts für den Klimaschutz unternehmen zu wollen. Unter den 17 Antworten befinden sich dann auch neun Fälle, die sich keine Sorgen aufgrund des Klimawandels machen.

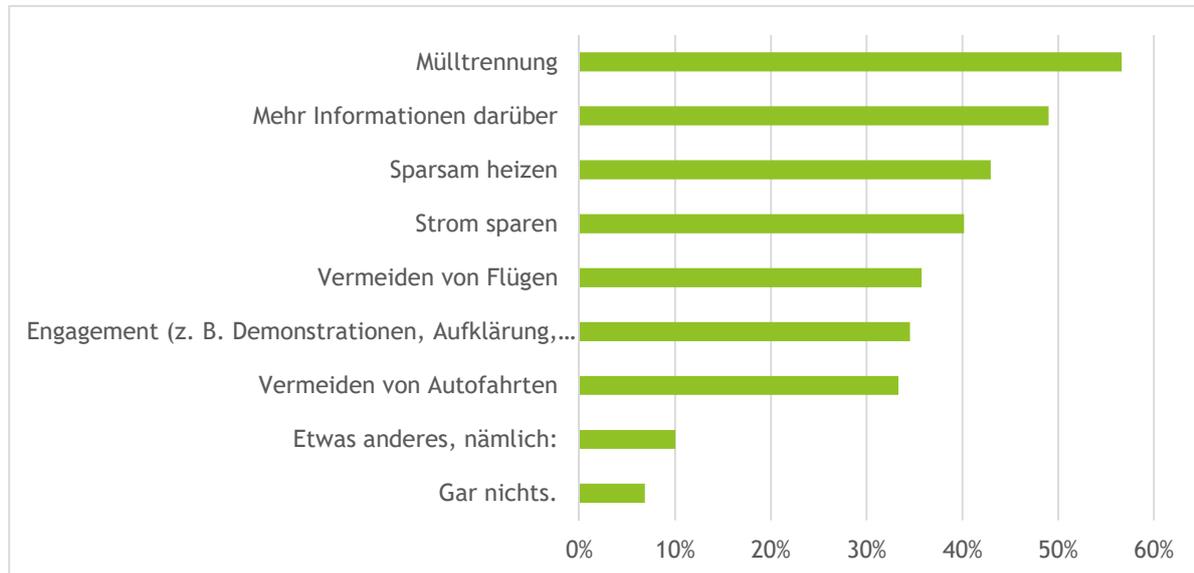


Abb. 3: Relative Häufigkeiten zu klimaschützenden Handlungsformen, Mehrfachantworten, Angaben in Prozent

Einige der freien Eingaben<sup>10</sup> zeigen ein differenziertes Bild: Jugendliche wünschen sich besonders politische und wirtschaftliche Veränderungen wie eine konsequente Abkehr von fossilen Brennstoffen, klimafreundlichere Industriepraktiken und eine klimapolitische Führung, die nicht von wirtschaftlichen Lobbys beeinflusst wird. Betont wird zudem die Notwendigkeit von umfassenderen technischen und wissenschaftlichen Innovationen sowie einer verstärkten Aufklärung über die realen Möglichkeiten und Grenzen individueller Verantwortung. Auch der Hinweis, dass Deutschland allein global begrenzten Einfluss auf den Klimaschutz hat, verdeutlicht ein Bewusstsein für die Notwendigkeit internationaler Kooperationen und umfassender systemischer Veränderungen.

Gefragt nach den eigenen Ideen zu Maßnahmen gegen die Klimaveränderungen, antworten die Jugendlichen wieder auf verschiedenen Ebenen:

- » Zusammenarbeit und globale Verantwortung: Viele betonen, dass der Klimaschutz nur funktioniert, wenn alle Länder mitziehen und Verantwortung übernehmen. Deutschland allein könne nicht genug bewirken. Es braucht internationale Abkommen mit konkreten Regeln, z. B. zu Mülltrennung, Emissionsgrenzen oder Unternehmensverantwortung. Auch große Emittenten wie China und die USA sollen mehr in die Pflicht genommen werden.
- » Aufklärung, Bildung und Bewusstseinsförderung: Ein zentraler Wunsch der jungen Menschen ist mehr Bildung über den Klimawandel – vor allem in Schulen, aber auch in anderen Lebensbereichen. Viele fühlen sich nicht ausreichend informiert. Es braucht mehr Projekte, verständliche Erklärungen der Folgen des Klimawandels und greifbare Beispiele für klimafreundliches Leben. Die Vermittlung soll motivieren, nicht nur Angst machen.
- » Politische Maßnahmen und Regulierung: Die Jugendlichen fordern eine stärkere Rolle des Staates – strengere Gesetze, härtere Strafen bei Verstößen und verpflichtende Maßnahmen für Unternehmen. Politik dürfe nicht nur reden, sondern müsse endlich handeln

<sup>10</sup> „Etwas anderes, nämlich:“ n=25

- konkret, schnell und verbindlich. Auch Parteien, die den Klimawandel leugnen oder blockieren, sollen zur Rechenschaft gezogen werden.
- » Industrie, Wirtschaft und Konsum: Viele Antworten der Jugendlichen kritisieren die Rolle großer Unternehmen und Konzerne. Sie sollen stärker reguliert, kontrolliert und bei Umweltverstößen sanktioniert werden. Gleichzeitig wünschen sich die Jugendlichen eine Abkehr von umweltschädlichem Konsum, insbesondere weniger Plastik und nachhaltigere Verpackungen. Klimaschädliches Wirtschaften soll sich nicht mehr lohnen.
  - » Verkehr und Mobilität: Der Verkehr ist ein häufig genannter Bereich für Veränderungen, die die Jugendlichen zum Schutz des Klimas sehen. Gewünscht werden der Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel, mehr Radwege, ein Tempolimit auf Autobahnen und Maßnahmen gegen den übermäßigen Autoverkehr. Ziel ist es, klimafreundliche Alternativen attraktiver zu machen und Emissionen im Verkehrssektor deutlich zu senken.
  - » Erneuerbare Energien und Energiepolitik: Ein klarer Appell geht in Richtung schnellerer Ausbau erneuerbarer Energien wie Wind- und Solarenergie. Die Jugendlichen sprechen sich für den Ausstieg aus fossilen Brennstoffen und für mehr Investitionen in zukunftsfähige Technologien aus. Auch die Veröffentlichung von Tipps zum Energiesparen und die Förderung effizienter Systeme wurden genannt.
  - » Infrastruktur und Stadtentwicklung: Verbesserungen der Infrastruktur gelten auch bei den Jugendlichen als wichtiges Fundament für den Klimaschutz. Genannt werden Investitionen in klimafreundliche Verkehrssysteme, Stadtbegrünung, bessere Gebäudetechnik und Schutz von Naturflächen. Städte sollen lebenswerter und nachhaltiger gestaltet werden – mit langfristiger Planung und mehr öffentlichem Nutzen.
  - » Individuelles Verhalten und Lebensstil: Einige Jugendliche sehen auch bei sich selbst Handlungsbedarf – weniger Autofahren, mehr Radfahren oder zu Fuß gehen, bewusster konsumieren, besser Müll trennen und sich nachhaltiger ernähren. Dabei wünschen sie sich aber Unterstützung durch Aufklärung, Anreize und attraktive Alternativen, statt reiner Verbote.
  - » Kritik an Umsetzung und Forderung nach echter Veränderung: Die Jugendlichen kritisieren, dass bisher zu wenig passiert. Politik und Wirtschaft würden oft nur reden statt handeln. Bestehende Maßnahmen bräuchten kürzere Fristen, mehr Verbindlichkeit und weniger Ausreden. Es sei höchste Zeit für echte, tiefgreifende Veränderungen, nicht nur in Deutschland, sondern weltweit.

Jugendliche benennen **Klimaschutz und Klimawandel** auf den meisten Veranstaltungen des Mitwirkungsprozesses als zentrale Themen, die sie stark beschäftigen. Ihnen liegt ein achtsamer Umgang mit der Umwelt am Herzen, insbesondere durch die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Abfälle und Abgase. Sie schlagen vor, verstärkt auf erneuerbare Energien zu setzen und umweltfreundliche Alternativen zu fördern. So soll beispielsweise die Anschaffung von Solarzellen für Eigenheime erleichtert oder sogar verpflichtend für Hausbesitzer:innen geregelt werden. Außerdem wurde die Abschaltung des Kohlekraftwerks im Rostocker Seehafen gefordert.

Darüber hinaus regen Jugendliche an, den Papierverbrauch zu reduzieren und vermehrt Blumenwiesen für Bienen anzulegen. Viele würden angesichts des Klimawandels gerne häufiger den ÖPNV nutzen, sehen sich jedoch aufgrund der bestehenden Einschränkungen daran gehindert. Daher schlagen sie den verstärkten Einsatz von Wasserstoffbussen oder Fahrzeugen mit Elektromotor vor. Auch das Dienstrad-Modell, das bisher nur Erwerbstätigen zur Verfügung steht, sollte als klimafreundliche Alternative für kürzere Strecken auf Schüler:innen ausgeweitet werden.

Ein großer Unsicherheitsfaktor ist aus Sicht einiger Jugendlicher der **mangelhafte Umwelt- und Katastrophenschutz**. Sie wünschen sich, dass die Folgen des Klimawandels auch in Deutschland endlich als reale Gefahr anerkannt werden, und betonen an mehreren Stellen die Dringlichkeit von Schutz-

maßnahmen. Wohnorte, die direkt an der Ostsee liegen, sind vom steigenden Meeresspiegel stark betroffen. Bei Sturmfluten, die immer häufiger auftreten, ist beispielsweise die gesamte Halbinsel Fischland-Darß gefährdet. Jugendliche kritisieren, dass hier bislang keine Schutzmaßnahmen seitens des Landes ergriffen wurden. Sie empfinden es als widersprüchlich, dass für touristische Projekte, wie den Bau eines Center Parcs, kurzfristig Gelder bereitgestellt werden, während für den Katastrophenschutz der Bevölkerung keine Mittel verfügbar sind.

## FAZIT DER AUSSAGEN DER JUNGEN MENSCHEN

Im folgenden Fazit werden zunächst die zentralen Aussagen der Jugendlichen zum Themencluster 4 „Kinder- und jugendgerechte Infrastruktur“ entlang der erfragten Themen zusammengefasst. Anschließend werden wesentliche Spannungslinien sowohl innerhalb der einzelnen Themenfelder als auch themenübergreifend dargestellt, um Widersprüche, Konfliktpotentiale oder ambivalente Tendenzen sichtbar zu machen. Auf diese Weise wird ein differenziertes Bild der Sichtweisen, Bedarfe und Widersprüche sichtbar, das als Grundlage für weitere Diskussionen und ableitende Handlungsempfehlungen dienen kann.

### KERNAUSSAGEN DER JUGENDLICHEN

#### Wohnraum

Jugendliche nehmen den Mangel an bezahlbarem Wohnraum, insbesondere in (groß)städtischen und touristisch stark nachgefragten Regionen, deutlich wahr und wünschen sich eine stärkere Berücksichtigung ihrer Lebensperspektiven in der Wohnraumplanung.

Der Auszug aus dem Elternhaus ist für viele mit erheblichen finanziellen Hürden verbunden; selbst mit Ausbildungsgehalt oder BAföG sind zentrumsnahe Wohnungen kaum erschwinglich. Sie sprechen sich für spezielle Wohn-Fördermittel für junge Menschen aus und wünschen sich mehr WG-taugliche, insbesondere größere Wohnungen für alternative Wohnformen und Familienmodelle.

Die Zweckentfremdung von Wohnraum für touristische Zwecke wird kritisch gesehen. Jugendliche fordern, alte Häuser instand zu setzen und Fördermittel hierfür leichter zugänglich zu machen.

#### Öffentliche Räume

Jugendliche wünschen sich einladende, sichere und gut ausgestattete öffentliche Räume mit Sitzgelegenheiten, Überdachungen, sauberen Toiletten und guter Beleuchtung. Besonders wichtig sind eine einfache Erreichbarkeit und eine ansprechende Gestaltung, unabhängig vom Wohnorttyp. Sauberkeit, gepflegte Straßen und Parks sowie ausreichend Mülleimer, auch zur Mülltrennung, werden als zentrale Anforderungen genannt.

Sie wünschen sich mehr konsumfreie Peer-Treffpunkte ohne Anwesenheit Erwachsener, an denen sie sich ungestört aufhalten können.

Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum soll für alle erhöht werden – ohne Konsumzwang, Barrieren oder Verdrängung.

## Freizeitangebote

Jugendlichen fehlen niedrigschwellige, kostenfreie Freizeitmöglichkeiten sowie selbstbestimmt nutzbare Räume, um soziale Kontakte und persönliche Interessen zu pflegen. Auch Spielplätze und offene Treffpunkte werden als unzureichend wahrgenommen.

Sie wünschen sich mehr Sport- und Bewegungsangebote, insbesondere die Öffnung von Turnhallen und Sportanlagen außerhalb der Schulzeit. Freizeitangebote sollen wohnortnah, flexibel und ohne elterliche Fahrdienste erreichbar sein. Jugendliche fordern zudem mehr legale Graffiti-Flächen und konsumfreie, beheizte Treffpunkte mit Essensmöglichkeiten.

Besonders im ländlichen Raum formulieren Jugendliche als zentrales Problem einen Mangel an Angeboten, eine schlechte Anbindung an Freizeitmöglichkeiten und damit eingeschränkte Teilhabechancen.

## Raumgestaltung und Beteiligung

Jugendliche möchten in Gestaltungs- und Planungsprozesse öffentlicher Räume aktiv einbezogen werden, damit ihre Perspektiven und Bedürfnisse bei der Ortsgestaltung ernsthaft berücksichtigt werden. Sie fordern Beteiligung auf Augenhöhe, deren Ergebnisse sichtbar in Entscheidungen einfließen.

Kritisiert wird die fehlende Verbindlichkeit von Beteiligungsprozessen, in denen Vorschläge häufig folgenlos bleiben.

## Mobilität

Jugendliche fordern einen zuverlässigen, bezahlbaren und flächendeckenden ÖPNV mit flexiblen Angeboten, die ihren Mobilitätsmustern auch in Randzeiten und am Wochenende entsprechen. Die Erreichbarkeit von Alltagszielen, Freizeitangeboten und sozialen Kontakten ist für sie zentral.

Regionale Unterschiede prägen die Mobilitätsmöglichkeiten stark. Besonders kritisiert werden unzuverlässige Verbindungen, überfüllte Busse und fehlende Rückfahrmöglichkeiten am Abend, vor allem im ländlichen Raum.

Sichere Radwege zwischen Dörfern fehlen häufig, was das Fahrrad als Alternative einschränkt.

Die Abhängigkeit von Eltern für Fahrdienste wird als Einschränkung der Selbstständigkeit erlebt.

## Digitalisierung

Jugendliche wünschen sich flächendeckendes stabiles Internet, WLAN-Zugang im öffentlichen Raum sowie digital gut ausgestattete Bildungsorte und Online-Beteiligungsformate, um ihre gesellschaftliche Teilhabe zukunftsfähig abzusichern.

Schlechte Internetverbindungen und fehlende digitale Infrastruktur werden insbesondere in ländlichen Regionen als große Hürden erlebt.

## Klimaschutz

Jugendliche sehen im Klimaschutz eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe und wünschen sich politische Rahmenbedingungen, die klimafreundliches Verhalten alltagspraktisch ermöglichen. Sie fordern strengere Gesetze, mehr Bildung zu Klimafragen sowie eine konsequente Abkehr von fossilen Brennstoffen.

Besonders wichtig ist ihnen eine bessere Radinfrastruktur und ein klimafreundlicher ÖPNV, um ihren eigenen Beitrag zum Klimaschutz leisten zu können.

## **Sicherheit**

Jugendliche fühlen ihre Sicherheit auf unterschiedlichen Ebenen gefährdet – durch schlechte Beleuchtung auf Fuß- und Radwegen, durch diskriminierende Erfahrungen, aber auch durch unzureichenden Katastrophenschutz. Auch überfüllte Schulbusse und lange Wartezeiten im ÖPNV beeinträchtigen ihr Sicherheitsgefühl.

Sie wünschen sich Schutzmaßnahmen, die unterschiedliche Lebensrealitäten berücksichtigen und mehr Sicherheit im öffentlichen Raum schaffen. Dabei gibt es unterschiedliche Meinungen zu mehr Videoüberwachung und Polizeipräsenz: Während einige Jugendliche sich dadurch mehr Sicherheit erhoffen, äußern andere Bedenken wegen möglicher Überwachung und Diskriminierung.

## **Barrierefreiheit und Inklusion**

Jugendliche nehmen vielfältige Barrieren wahr, von fehlender Barrierefreiheit im öffentlichen Raum und im ÖPNV über mangelnde Rampen und Aufzüge bis hin zu gesellschaftlichen Hürden wie Vorurteilen und fehlender Akzeptanz. Es fehlen Hinweise in einfacher Sprache, Orientierungshilfen und inklusive Angebote. Auch die fehlende Möglichkeit, gemeinsam mit mobilitätseingeschränkten Freund:innen die Freizeit zu gestalten, wird als schwierig erlebt. Barrierefreiheit wird ebenso beim Zugang zu Wohnraum und Freizeitmöglichkeiten thematisiert, bleibt aber häufig ein Randthema. Die Jugendlichen wünschen sich mehr barrierefreie Kommunikation und gesellschaftliche Offenheit.

## **Tourismus**

Jugendliche erfahren, dass touristische Interessen häufig über den Bedürfnissen junger Menschen stehen, und wünschen sich ein ausgewogeneres Verhältnis zwischen touristischer Entwicklung und lokaler Lebensqualität.

Sie kritisieren die Zweckentfremdung von Wohnraum durch Ferienwohnungen und Hotels, was den Zugang zu bezahlbarem Wohnraum weiter erschwert.

Außerdem fordern sie Investitionen in den Katastrophenschutz statt vorrangig touristischer Projekte.

### **Beteiligungsanspruch vs. erlebte Ohnmacht**

Jugendliche wollen ihr Umfeld aktiv mitgestalten und ihre Perspektiven einbringen, erleben jedoch, dass ihre Anregungen trotz formeller Beteiligung kaum Wirkung entfalten. Ihr Anspruch auf Teilhabe kollidiert mit realen Ausschlussmechanismen wie fehlenden Jugendräten, mangelnden Informationswegen und Entscheidungen ohne sichtbare Jugendwirksamkeit.

### **Freier Zugang zum öffentlichen Raum vs. Kontrolle durch Erwachsene**

Der Wunsch nach konsumfreien, selbstverwalteten öffentlichen Räumen steht im Widerspruch zur starken Kontrolle und Präsenz Erwachsener, die Jugendlichen oft Eigenverantwortung absprechen. Gleichzeitig sind viele frei verfügbare Orte an Konsumzwang oder Eintrittskosten gebunden, was ihren Zugang zusätzlich einschränkt.

### **Klimabewusstsein und Engagement vs. Infrastrukturmangel**

Viele Jugendliche wollen klimafreundlich leben und zeigen hohes ökologisches Verantwortungsbewusstsein, stoßen jedoch auf marode Infrastruktur (fehlende Müllcontainer, fehlender Katastrophenschutz), ausgedünnte Fahrpläne des ÖPNV und fehlende Radwege. Ihr Engagement steht damit in Spannung zu fehlenden Handlungsoptionen und einem politischen System, das sie als zu langsam und wenig konsequent erleben.

### **Digitalisierungserwartungen vs. digitale Rückständigkeit**

Die Erwartungen der Jugendlichen an digitale Bildung, Beteiligung und moderne Technologien treffen auf reale digitale Rückständigkeit in vielen Regionen: unzureichende Internetverbindungen, fehlende Ausstattung und teilweise verbotene Nutzung digitaler Endgeräte im Schulkontext führen dazu, dass ihre Zukunftsorientierung nicht eingelöst wird.

### **Chancengleichheit und Teilhabe vs. Herkunfts- und Wohnortabhängigkeit**

Der Anspruch der Jugendlichen auf gleichwertige Lebensverhältnisse und faire Teilhabechancen steht im starken Widerspruch zur Realität, in der soziale Herkunft, familiäre finanzielle Ressourcen und Wohnort über den Zugang zu Mobilität, Beteiligung, Wohnraum, Freizeit und Sicherheit entscheiden. Besonders Jugendliche im ländlichen Raum erleben strukturelle Benachteiligung.

### **Wunsch nach Selbstständigkeit vs. strukturelle Abhängigkeit**

Jugendliche streben nach eigenständiger Lebensgestaltung hinsichtlich Wohnen, Mobilität und Freizeit, bleiben jedoch aufgrund hoher Kosten, mangelnder Angebote und fehlender Infrastruktur stark eingeschränkt und strukturell abhängig.

### **Tourismusinteressen vs. Lebensqualität der Jugendlichen**

In touristisch geprägten Regionen stehen oft wirtschaftliche Interessen im Widerspruch zu den Bedürfnissen Jugendlicher. Ihre Wohn-, Freizeit- und Mobilitätsbedürfnisse werden dem Tourismus untergeordnet, was ihre Lebensqualität merklich einschränkt.

### **Inklusionsanspruch vs. alltägliche Barrieren**

Der Anspruch der Jugendlichen auf Inklusion kollidiert mit alltäglichen Barrieren: fehlende Rampen, Aufzüge und Orientierungshilfen, sprachliche Exklusion durch komplizierte Verwaltungssprache sowie gesellschaftliche Vorurteile verhindern echte Teilhabe und lassen Inklusionsanspruch statt Realität bleiben.

### **Vertrauen vs. Reglementierung jugendlicher Verantwortung**

Der Wunsch der Jugendlichen, Verantwortung zu übernehmen und als eigenständig Handelnde ernst genommen zu werden, steht in Spannung zu Misstrauen und Reglementierung durch Erwachsene. Jugendliche stoßen auf strukturelle Begrenzungen, die ihre Möglichkeiten echter Verantwortungsübernahme stark einschränken.