

<p>1.1.</p> <p>1.2.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Parkplatzmangel an der Schule belastet Schüler und Anwohner. Parkverbote lösen das Problem nicht, sondern verlagern es nur. Entweder muss mehr Parkraum geschaffen werden (Parkhaus / Erwerb weiterer Flächen) oder der öffentliche Nahverkehr muss verbessert werden. • Die preisgünstige Lösung ist die Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs. Dies erfordert eine einmalige Investition (Wendeplatz) und ggf. einen dauerhaften Zuschuss an das Busunternehmen, wenn die Mehreinnahmen durch zusätzliche Fahrkarten die Mehrkosten für die Zusatzkilometer nicht abdecken. • 1/4 der Schüler ist bereit, auf den öffentlichen Nahverkehr umzusteigen. • Diese Lösung ist zugleich ökologisch sinnvoll, weil sie die Umwelt entlastet (weniger Schadstoffe) und ebenso den Straßenverkehr. • Flyer an die Anwohner der Schule. Ziel: Gewinnung von deren Unterstützung, da sie ebenfalls an der Änderung der Situation interessiert sind. Daraus kann entstehen: • Bürgerinitiative (oder ein lockeres Bündnis aus Schülern und Anwohnern), das Druck gegenüber dem Gemeinderat / Kreistag ausübt durch Zeitungsberichte, Briefe an die Gemeinderäte / Kreisräte, Briefe an die Verwaltung. • Parallel dazu Gründung einer Gruppe auf Facebook. • Öffentliche Versammlung (Einladung durch Flyer, Presse, Facebook) mit Einladung an Bürgermeister, Landrat, Parteienvertreter. • Suche nach Unterstützung durch örtliche Verbände (z. B. Umweltverbände). (S. 106 ff., 90f.) 	<p>4 P.</p> <p>5 P.</p>
<p>2.1.</p> <p>2.2.</p> <p>2.3.</p>	<p>2.1. Bevorzugtes Fortbewegungsmittel bei Befragten ab 14 Jahre sind das Auto und die eigenen Füße: Sie werden von etwa 60% mindestens mehrmals pro Woche genutzt. Nur 10% nutzen sie nie. Am anderen Ende der Skala stehen öffentliche Verkehrsmittel: Sie werden von 1/3 der Befragten nie genutzt, von 1/3 nur einmal im Monat oder seltener. Nur 11% nutzen sie täglich, weitere 10% mehrmals in der Woche. Sie sind das Transportmittel einer Minderheit. Die Nutzung des Fahrrads liegt dazwischen: 1/3 nutzt es mindestens mehrmals pro Woche, 1/3 nie.</p> <p>2.2. • Nicht-motorisierte Fortbewegungsmittel sind für die berufliche Mobilität nur auf kürzeren Strecken geeignet. Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel schließt immer einen Fußweg ein, weil diese nicht direkt an der Haustür abfahren. Fahrrad und Auto können mit öffentlichen Verkehrsmitteln kombiniert werden.</p> <p>• Auf größere Entfernungen funktionieren nur Auto und öffentliche Verkehrsmittel. Weil das Auto ohne Umsteigen von Tür zu Tür fährt, gibt es keine Zeitverluste. Öffentliche Verkehrsmittelpunkten im Fernverkehr (Zug) oder auf staubelasteten Straßenverbindungen. (S. 105)</p> <p>2.3. • Viele Pendler sind wegen der Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsplatz auf Auto oder öffentliche Verkehrsmittel angewiesen. Diese sind für sie Bedingungen der Mobilität.</p> <p>• Fernpendler haben hohe Kosten für ihre Mobilität: hoher Zeitaufwand, hohe Fahrtkosten. Die naheliegende Antwort darauf ist Binnenmigration (= Umzug in Nähe zum Arbeitsplatz) oder Wechsel der Arbeitsstelle. Oft bestehen aber Hindernisse im persönlichen Bereich (Familie, Freundschaften, Wohnqualität).</p> <p>• Lange Arbeitswege zeigen die Schwierigkeit, im ländlichen Raum Arbeit in Wohnortnähe zu finden, und im städtischen Raum die Schwierigkeit, bezahlbaren Wohnraum in Nähe zum Arbeitsplatz zu finden. (S. 46f.)</p>	<p>3 P.</p> <p>3 P.</p> <p>4 P.</p>
<p>3.1.</p> <p>3.2.</p>	<p>3.1. Gestaltung des Verkehrssystems ist eine staatliche Aufgabe, betrifft im Beispiel die Verkehrsinfrastruktur (Parkplätze, Wendeplatz für Bus) und das Verkehrsmittel (Bus). (M2, Z. 1ff.) Gesichtspunkte der Verkehrspolitik:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wachstumspolitisch: Die nötige Mobilität für die Schüler muss gewährleistet werden; in welcher Weise, ist offen. Dabei spielen auch Kostenaspekte eine Rolle (M2, Z. 22ff.). • Sozialstaatlich: Der Anschluss der Schule an den öffentlichen Nahverkehr trägt zur flächendeckenden Versorgung mit Verkehrsleistungen bei. Unter Kostenaspekten hat der öffentliche Nahverkehr Vorteile, da er für die Nutzer billiger ist als ein zu diesem Zweck gekauftes Auto. Außerdem haben nicht alle Schüler einen Führerschein. (M2, Z. 27ff.) • Umweltpolitisch: Die Anbindung der Schule an den ÖPNV senkt die Umweltbelastung. (M2, Z. 34ff.) <p>3.2. • Wahlen: Entscheiden über die Mehrheitsverhältnisse im Parlament und damit über die regierenden Parteien und die politische Richtung der kommenden Jahre.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mitgliedschaft / Mitarbeit in Parteien: Einfluss auf die Politik durch Übernahme öffentlicher Ämter und Mitgestaltung der Politik in diesem Amt. Einfluss auf Programm und Personal der Partei im Rahmen der innerparteilichen Demokratie. • Mitgliedschaft / Mitarbeit in Verbänden: Eröffnet Möglichkeiten der Einflussnahme über Lobbyarbeit (z. B. Anhörung bei Gesetzesentwürfen) sowie durch Öffentlichkeitsarbeit. • Bürgerinitiativen: Befassen sich als Ein-Punkt-Organisationen mit einem konkreten Problem, meist auf lokaler oder regionaler Ebene. 	<p>5 P.</p>

<ul style="list-style-type: none"> • Demonstrationen, Kundgebungen: Aufmerksamkeit in der Öffentlichkeit, öffentlicher Druck auf politische Entscheidungen. <p>Vergleich: Mitgliedschaft / Mitarbeit in Parteien, Bürgerinitiativen, Demonstrationen eröffnen v.a. Einflussmöglichkeiten auf lokaler Ebene, nur ausnahmsweise in der Bundespolitik. Wahlen führen zu grundsätzlichen Richtungsentscheidungen, finden aber nur alle vier Jahre statt. Der Einfluss der einzelnen Stimme ist gering. Einfluss der Verbände auf Politik und öffentliche Meinung unterscheidet sich von Bereich zu Bereich: Manche Interessen sind gut organisiert, andere fast nicht. (S. 107ff.)</p>	<p>6 P.</p>
<p>Erreichbar</p>	<p>30 P.</p>