



metro_polis

Abschlussbericht des Gesprächsprojekts

“Europa in Sachsen er_fahr_en”

in sächsischen Straßenbahnen 2024

Das vorliegende Dokument ist der Abschlussbericht zu den vom metro polis e.V. zwischen dem 15. April und 31. Mai 2024 durchgeführten Beteiligungsfahrten in Dresdner und Leipziger Straßenbahnen im Vorfeld der Wahl zum Europäischen Parlament am 9. Juni 2024.

Ziel des Projekts war es, einen breiteren und dennoch persönlich geführten konstruktiven Diskussionsprozess mit Fahrgästen in sächsischen Straßenbahnen über ihre Erfahrungen, Wünsche, Hoffnungen und möglicherweise auch Enttäuschungen in Bezug auf Europa und die Europäische Union (EU) anzuregen.

Mit der Durchführung des Projekts konnte der metro polis e.V. dazu beitragen, der Europawahl größere Sichtbarkeit zu verschaffen und die Bedeutung der Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern an der Wahl hervorzuheben. Darüber hinaus gelang es mit einer großen Anzahl von Personen konstruktive Debatten über die EU in einer Alltagssituation zu führen und auf diese Weise möglichst vielen Menschen die Teilhabe am demokratischen Diskurs zu ermöglichen.

Durch die Beauftragung vom metro polis e.V. durch das Sächsische Staatsministerium der Justiz und für Demokratie, Europa und Gleichstellung (SMJusDEG) ist es zudem möglich, Erfahrungen, Vorschläge und Ideen der Projektteilnehmenden an politische Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger im Freistaat Sachsen zu übermitteln. Auf diese Weise wird die Kommunikation zwischen Bürgerinnen und Bürgern sowie politischen Institutionen durch ein innovatives Beteiligungsformat erweitert.

Inhaltsverzeichnis

1	metro_polis:	
	innovatives Gesprächsprojekt und rollendes „agora“-Labor	1
2	Wahl des Projektortes	2
3	Ziele	4
	Gesellschaftlicher Zusammenhalt in Krisenzeiten	4
	Demokratische Handlungskompetenzen der Bürger und Bürgerinnen stärken	4
4	Zielgruppen	6
5	Umsetzung in den Straßenbahnen	8
	Ansprache und innere Haltung: metro_polis-Moderationskodex	8
	Qualitätskriterien politischer Bildungsarbeit sowie „Kriterienkatalog für konstruktive Meinungsbildungsprozesse“	11
	Methodik	12
	Dokumentation durch die metro_polis-App	13
6	Evaluation der Gespräche durch Online-Feedbackverfahren	14
7	Kooperationen	15
8	Öffentlichkeitsarbeit	17

9 Ergebnisse des Projekts „Europa in Sachsen er_fahr_en	19
Rückblick – Erklärung der Methode	19
Ergebnisdarstellung und -interpretation	20
Metadaten und Soziodemografie	21
Inhalte	22
Zufriedenheit mit der EU	22
Errungenschaften der EU	24
Transparenz und Vertrauen	26
Innenpolitik	29
Migrationspolitik	31
Außenpolitik	32
Wirtschaftspolitik	33
Klimapolitik	34
Mehr Europa wagen	34

1 metro_polis: innovatives Gesprächsprojekt und rollendes „agora“-Labor

metro_polis ist ein Gesprächsprojekt, das seit 2019 (mit Unterbrechungen 2020/21) als eine Art rollendes „agora“-Labor für aufsuchende Demokratiearbeit permanent von dem projektdurchführenden Team im laufenden Straßenbahnbetrieb getestet und weiterentwickelt wird. Ende Mai 2024 wird metro_polis zum ersten Mal nicht mehr nur im kommunalen Raum der Straßenbahn stattfinden, sondern seine Umsetzungsmöglichkeiten in Fern- und Regionalzügen der Deutschen Bahn testen.

Langfristig ist das Ziel, kollektive Intelligenzprozesse zu soziopolitischen Themen mit Fahrgästen in Straßenbahnen vieler unterschiedlicher Städte (in Deutschland, Europa etc.) durchzuführen. Mit diesem fortlaufenden Begegnungsangebot in einer alltäglichen Umgebung, kann aus einer schweigenden Ansammlung wartender Menschen in der Bahn ein reger Austauschort entstehen. Somit wird der gesellschaftliche Zusammenhalt hier dadurch gestärkt, dass sich ein friedliches, verständnisvolles und solidarisches Miteinander unbekannter Fahrgäste etabliert. Begleitet durch die Moderation der metro_polis-Teams werden gesellschaftspolitische Fragestellungen durch die Bürger und Bürgerinnen selbst diskutiert.

Dabei geht es nicht nur darum, Erfahrungen miteinander zu teilen, sondern auch darum, gemeinsam Vorschläge und Ideen für einen konstruktiven Umgang zu erarbeiten, die an Verwaltung und Politik weitergegeben werden. Auf diese Weise soll der Ideenreichtum kollektiver Gedankenprozesse zwischen einander unbekannten Fahrgästen eine größere Sichtbarkeit erlangen, wodurch die Überzeugung gestärkt wird, dass die Herausforderungen unserer Zeit nur gemeinsam und in konstruktiven Diskussionen angegangen und gemeistert werden können.

2 Wahl des Projektortes

In der Straßenbahn ist die Gesellschaft versammelt: Menschen (fast) aller gesellschaftlicher Schichten, kultureller Hintergründe, beruflichen Arbeitsfelder, Altersspannen sowie unterschiedlicher Glaubens-, Denk- und Ideologierichtungen kommen hier zusammen und verbringen einen längeren oder kürzeren Zeitraum (häufig eher neben- als) miteinander. Diese sich stets verändernde Zusammensetzung aus Personen, die sich zur selben Zeit im selben Raum befinden, kann soziale Sprengkraft haben. Die Idee zu dem Projekt metro_polis entstand durch sich öffentlich abspielende Konfliktsituationen in Dresdner Straßenbahnen zwischen Fahrgästen unterschiedlicher Herkunft, zumeist zwischen Personen mit und ohne Migrationsgeschichte (ausgehend von jenen ohne offensichtliche Migrationsgeschichte). Dabei fiel auf, dass diese Konflikte nicht in einem offenen und ehrlichen Austausch zwischen den Personen ausgetragen wurden, sondern im Rücken der von Diskriminierung betroffenen Personen und vor einem zwischen Hilflosigkeit bis Zustimmung schweigenden Fahrgast“publikum“.

Die zu beobachtende Unfähigkeit der Fahrgäste – und zwar sowohl der aktiv/passiv im Konfliktgeschehen Involvierten als auch unbeteiligter Dritter – konstruktiv mit dieser Situation umzugehen, führte zu dem Gedanken, GENAU an dieser Stelle ein anderes gesellschaftliches Miteinander zu initiieren.

Auch enthalten die Straßenbahnen ein demokratiethoretisches und -praktisches Potential, das bislang weitestgehend unbeachtet blieb, denn sie bilden einen öffentlichen Raum, in dem die Bevölkerung selbstverständlich und jeden Tag versammelt ist. Auch auf zwei weitere Besonderheiten, die auf den auf ersten Blick häufig selbstverständlich erscheinen, lohnt es sich an dieser Stelle hinzuweisen.

- Die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs ist ein Moment des Wartens ohne zielgerichtete Tätigkeit, ein vom alltäglichen Tun zwangsläufig befreite/r Zeit/ Raum, der auch in digitalen Zeiten für die allermeisten Nutzenden kein Ort ist, an dem das Verrichten von beruflichen, privaten etc. Aufgaben sinnvoll zu sein scheint. Das Lesen eines Buches, das Hören von Audioinhalten (Musik, Hörbücher, Podcasts) oder die anderweitige Nutzung des Internets sind häufig kurzweilige Ablenkungsmanöver zur notwendigerweise oktroyierten Untätigkeit, die durch das Warten auf das Erreichen der Haltestelle entsteht. Sie wird, nach Erfahrungen des metro_polis-Teams, von vielen Fahrgästen gegen die Teilnahme an einem Gespräch über ein als relevant oder spannend empfundenes Thema eingetauscht.
- Darüber hinaus ist die zeitweilige Geschlossenheit des Raums und die daraus resultierende eingeschränkte Bewegungsmöglichkeit ein weiterer wichtiger Faktor, der entscheidend zum Gelingen des Projekts beiträgt. Anders als auf öffentlichen Plätzen, wo auch aufsuchende Bildungs- oder Aktivierungsarbeit z.B. durch umweltpolitische Akteure und Akteurinnen oder Gewerkschaften im Gespräch

mit Vorbeigehenden geleistet wird, sind die Fahrgäste in der Straßenbahn für die Dauer ihrer Fahrt auf den gemeinsam geteilten Raum festgelegt. Anders gesagt: Sie können nicht weg. Der Moment des Stillstands muss in der Straßenbahn nicht aufwendig vom Team initiiert werden, sondern wird durch das Eintreten in die Bahn und durch das sich anschließende Hinsetzen/Hinstellen durch die Fahrgäste selbstständig vorgenommen und trägt dazu bei, die Einladung zum Gespräch (von Projektseite) nicht nur leichter auszusprechen, sondern (von Teilnehmendenseite) auch leichter anzunehmen.

Diese drei Gegebenheiten – die Nutzung der Straßenbahn von breiten Teilen der Stadtbevölkerung, die zwangsläufige Untätigkeit der Fahrgäste und der Moment des Stillstands in einem gemeinsam geteilten Raum – sind ideale, bereits gegebene Rahmenbedingungen, die keines weiteren finanziellen und organisatorischen Aufwands bedürfen und die sich metro_polis zur Umsetzung seiner Projektidee zu Nutze macht: Hier wird der statische Ursprungsort der Demokratie, die ‚agora‘, mit einfachen Mitteln in die übertragen, um dort einen postmodernen, dynamischen Plenumsraum im Migrations- und Mobilitätszeitalter der Gegenwart zu etablieren.

3 Ziele

Gesellschaftlicher Zusammenhalt in Krisenzeiten

metro_polis hat sich in den vergangenen Projektphasen als gesellschaftlicher Diskursraum erwiesen, den Straßenbahnfahrende nutzten, um den Moment der gemeinsamen Fahrt nicht nur nebeneinander, sondern tatsächlich auch miteinander zu verbringen. Auf diese Weise transformierte sich der sonst mehrheitlich still genutzte Raum der Straßenbahn in einen Ort der Begegnung und des Austauschs, den auch Menschen aufsuchten, die von anderen Dialogformaten, Veranstaltungen politischer Bildung etc. nicht/noch nicht/nicht mehr erreicht werden konnten. Es bleibt weiterhin das Ziel des Projekts, den Akt des Gesprächs als Wert an sich erkennbar zu machen und diesen stadtweiten und gleichzeitig persönlich geführten Prozess der Verständigung mit dem unbekannten Sitznachbarn bzw. Sitznachbarin als Alltagskommunikation in Dresdner und Leipziger Straßenbahnen zu normalisieren.

Hierbei soll durch die häufige Erfahrung vieler – wenn auch kleiner bzw. kurzer – Momente des Aussprechens/Zuhörens, der Verständigung/des Verständnisses, des empathischen Teilens von schönen/schwierigen Lebenssituationen, des gemeinsamen Betroffenseins von den Herausforderungen unserer Zeit, ein kollektive(re)s Bewusstsein der Zusammengehörigkeit zu einer Gesellschaft befördert werden. Auf diese Weise wird der unschätzbare Wert einer demokratisch verfassten Gesellschaft deutlich, in der jeder Mensch mit seinen spezifischen Hintergründen und Lebenserfahrungen als wertvoll und wichtig für das Zusammenwirken als Gemeinschaft erachtet wird. Ohne weitere Projektmaßnahme oder -aktivität ergibt sich so die Möglichkeit des Abbaus von Vorurteilen sowie die Chance des Aufbaus von Verständigungsprozessen über erlebte und/oder tatsächlich vorhandene Differenzen.

Demokratische Handlungskompetenzen der Bürger und Bürgerinnen stärken

Die bisherigen Erfahrungen aus der Umsetzung des Projekts haben gezeigt, dass bei einer

Vielzahl von Bürgern und Bürgerinnen enorme Wut gegenüber Politiker und Politikerinnen sowie Institutionen, grundlegende Frustration gegenüber politischen Entscheidungen und Hilflosigkeit in Bezug auf die Möglichkeiten ihrer eigenen demokratischen Teilhabe vorherrscht. Gleichzeitig fehlt vielen Bürgern und Bürgerinnen die Kompetenz und Erfahrung demokratische Aushandlungsprozesse sinnvoll und konstruktiv zu führen – insbesondere, wenn sie auf Positionen stoßen, die ihrer eigenen Meinung widersprechen.

Es ist das Ziel von metro_polis, daran mitzuwirken, dass Bürger und Bürgerinnen demokratische Handlungskompetenzen dadurch erwerben, dass sie sich selbst als Akteure und Akteurinnen von Aushandlung erfahren. Im gemeinsamen, moderierten Gespräch sollen für die Teilnehmenden folgende Erfahrungen möglich sein:

- Die Vertretung der eigenen Position auf eine Weise, die auch für andere Gesprächsteilnehmende nachvollziehbar und anschlussfähig ist.
- Das Anerkennen und Annehmen des Gegenübers in seiner möglicherweise gegensätzlichen Meinung zu gesellschaftspolitischen Themen/Konsens.
- Der anschließende Eintritt in einen Prozess des neuen, gemeinsamen Denkens über die Zusammenführung oder das Befrieden der unterschiedlichen Positionen.

4 Zielgruppen

Obwohl der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) von der Breite der Gesellschaft genutzt wird, zeigen Mobilitätsstudien, dass bestimmte Gruppen den öffentlichen Verkehr intensiver nutzen bzw. auf diesen stärker angewiesen sind als andere Personengruppen. „Busse und Bahnen sind wieder das Verkehrsmittel der Armen“, titelte der Spiegel im Dezember 2021. Frauen nutzen die öffentlichen Verkehrsmittel häufiger als Männer. Jüngere Menschen sind häufiger auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen als ältere oder sind eher bereit, sie aus Umweltgründen zu nutzen. Menschen mit Flucht- und Migrationsgeschichte sind hier stärker vertreten als Ortsansässige. Für Menschen mit (bestimmten) Behinderungen sind öffentliche Verkehrsmittel für ihre Mobilität unerlässlich. In vielen Fällen können sich diese Gruppen kein eigenes Auto leisten oder sind nicht berechtigt, ein Auto zu fahren. Bestimmte Mobilitätsbedürfnisse tragen ebenfalls dazu bei, dass diese Gruppen verstärkt öffentliche Verkehrsmittel nutzen, z. B. die Notwendigkeit vieler kurzer Besorgungen und Fahrten zu Behörden. Zusammengefasst nutzen marginalisierte oder von Marginalisierung bedrohte Gruppen besonders häufig öffentliche Verkehrsmittel, auch aufgrund des weniger wahrscheinlichen Zugangs zu anderen Mobilitätsoptionen.

Der Mangel an Zugang und Ressourcen dieser Personengruppen ist oft auch ein Grund für eine geringere politische Beteiligung sowie Teilhabemöglichkeiten. Die Studie „Neue Beteiligung und alte Ungleichheit? Politische Partizipation marginalisierter Menschen“ beschreibt, „[...] dass Marginalisierung als ein durch gesellschaftliche Strukturen bedingtes Verhältnis zu verstehen ist und daraus zumeist auch Benachteiligung in Sachen Mitwirkung an der politischen Willensbildung folgt [...]. Ökonomische Ungleichheiten sind in der Gesellschaft eklatant und setzen in informellen Instrumenten der Partizipation ihre Wirkmächtigkeit fort.“²

Diese Faktoren gehen häufig miteinander einher und/oder bedingen sich sogar gegenseitig, so dass Mehrfachdiskriminierungen entstehen, die das Prekarisierungsrisiko der Betroffenen noch erhöhen.

„Neben individuellen Faktoren stehen institutionelle Strukturen einer breiten politischen Beteiligung marginalisierter Gruppen eher im Wege. Die besonderen Inputs, die diese Menschen leisten, werden oft nicht wahrgenommen. So fehlen weiterhin angepasste Partizipationsmöglichkeiten, die Interessen, Kompetenzen und Fähigkeiten des marginalisierten

1 Nefzger, Emil: „Busse und Bahnen sind wieder die Verkehrsmittel der Armen“. In: Spiegel Online, 4.12.2020. (<https://www.spiegel.de/auto/corona-folge-busse-und-bahnen-sind-wieder-die-verkehrsmittel-der-armen-a-5c9eb3d4-077f-4122-b916-e60e04215d23>, abgerufen am 07.07.2023)

2 Kaßner, Jan / Kersting, Norbert (2021): Neue Beteiligung und alte Ungleichheit? Politische Partizipation marginalisierter Menschen. Vhw-Schriftenreihe 22. https://www.vhw.de/fileadmin/user_upload/08_publicationen/vhw-schriftenreihe-tagungsband/PDFs/vhw-Schriftenreihe_Nr._22_Politische_Partizipation_maginalisierter_Menschen.pdf, S. 5.

Prekariats“ berücksichtigen. Diskriminierung und fehlende politische Anerkennung führt zu einem Verdrängungsprozess und hierüber zu einer politischen Entmutigung marginalisierter Gruppen. Niedrigschwellige Zugänge, stigmatisierungs- und diskriminierungsfreie Kontexte sind auf Seiten von Organisationen und Strukturen relevant und förderlich für eine breite Beteiligung.“³

Zu diesen Ausgrenzungstendenzen durch die politischen Institutionen kommen Selbstausschlüsse, die auf der Erfahrung mangelnder Selbstwirksamkeit in solchen Prozessen beruhen. Hier zeigt sich, wie

„[...] gesellschaftliche Macht- und Herrschaftsverhältnisse in alltäglichen Situationen für bestimmte Gruppen in der Bevölkerung systematisch bestimmte Erfahrungen hervorbringen: Kein Gehör zu finden und die eigenen Erfahrungen innerhalb der herrschenden Diskurse nicht ausdrücken zu können; den Dynamiken der Gesellschaft scheinbar machtlos gegenüberzustehen; immer wieder die Erfahrung zu machen, auf eine bestimmte soziale Position innerhalb der Gesellschaft verwiesen zu werden; auf sich selbst zurückgeworfen zu sein und keinen kollektiven politischen Ausdruck für die eigenen Erfahrungen zu finden oder aufgrund fehlender Handlungsressourcen in konkreten Situation ohnmächtig zu sein, woraus auf Dauer eine resignative Grundhaltung entsteht. [...] Demokratische Teilhabe [...] wird dort erschwert, wo die Zukunft unsicher und unberechenbar ist; wo Menschen isoliert und auf sich allein gestellt sind; wo Alltagsbewältigung alle Ressourcen bindet; wo Menschen sich nur noch als Objekt und Spielball erleben, weil ihr Leben von bürokratischen Entscheidungen und zeitlichen Routinen abhängt; wo Menschen tagtäglich als ›Andere‹ markiert und abgewertet werden oder sich als chancenlos erleben; wo gesellschaftliche Macht- und Herrschaftsverhältnisse normal und unveränderbar erscheinen oder wo Menschen von externer Hilfe abhängig sind, um ihre eigenen Probleme zu lösen.“⁴

Wie oben dargestellt wurde, führt das Gefühl, nicht vertreten oder gehört zu werden, entweder zu Ressentiment oder zu Politikverdrossenheit. Beides trägt dazu bei, dass sich die entsprechenden Bevölkerungsgruppen mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht an politischen Partizipationsprozessen beteiligen und so auch Selbstwirksamkeitserfahrungen in dieser Richtung nicht erworben werden können. Das Fehlen dieser Erfahrungen wiederum senkt die Chance zu Beteiligung weiter. Es handelt sich also um einen selbstverstärkenden Prozess, der früher oder später ins Destruktive umschlägt und deshalb aufgehalten werden muss.

Der Gesprächsraum, den metro_polis schafft, ist nicht konnotiert – weder politisch noch kulturell oder habituell. Er eröffnet durch die räumliche Unmittelbarkeit und die persönliche Einladung der Fahrgäste durch Teammitglieder jenen Personen, die ‚Komm‘-Strukturen normalerweise nicht folgen, einen Erfahrungsraum, der direkt erlebbar ist und keine Zugangsvoraussetzungen enthält.

3 Ebd., S. 6

4 Ebd. S. 9

5 Umsetzung in den Straßenbahnen

Das metro_polis-Team nutzt zur Durchführung des Projekts das hinterste Abteil einer im laufenden Betrieb verkehrenden Straßenbahn. Dort richtet das Projekt ein Gesprächs'wohnzimmer' ein, indem zwei bis drei antistatisch klebende, wiederverwendbare Poster an den Fenstern angebracht werden. Innerhalb dieses 'Gesprächszimmers' gibt es drei Vierer-Sitzplatzgruppen, in denen sich Fahrgäste gegenüber sitzen und die sich ideal für Kleingruppengespräche eignen. Pro Sitzplatzgruppe nimmt ein Teammitglied als Moderator bzw. Moderatorin im Gesprächs'wohnzimmer' Platz und führt mit gesprächswilligen Fahrgästen Dialoge bzw. begleitet Kleingruppengespräche zwischen mehreren Fahrgästen. Ein Teammitglied übernimmt die Rolle des bzw. der Einladungsbeauftragten, der bzw. die sich flexibel in der Bahn bewegt und neu hinzusteigende Fahrgäste über das Projekt informiert und zur Teilnahme einlädt.

Ansprache und innere Haltung: metro_polis-Moderationskodex

Sowohl die Wahl des Ortes als auch die komplexe Zielgruppe schafft eine Laborsituation, die die permanente Evaluation und Weiterentwicklung von innovativen Techniken des Zugangfindens, -legens und -haltens zu der stark diversifizierten Zielgruppe von metro_polis erfordert.

Die rein räumliche Anschlussfähigkeit zur Zielgruppe ist noch kein Garant für eine persönliche (im Sinne einer inneren, emotionalen) Erreichbarkeit. Gerade für Personen, die Gespräche mit unbekannten Menschen meiden und/oder die von sonstiger politischer Bildungsarbeit nicht erreicht werden können, ist eine Teilnahme an einem offenen Begegnungs-/Austauschformat mit einer deutlich wahrnehmbaren Überwindung innerer Widerstände verbunden. Erschwerend kommt das ungewöhnliche Setting – die Umnutzung der Straßenbahn in einen Gesprächsraum mit Wohnzimmercharakter – hinzu: Das aktive Brechen oder Ignorieren der schweigend getroffenen und doch von der Mehrzahl der

Fahrgäste befolgten Vereinbarung der stillen Nutzung der Straßenbahn⁵, braucht nicht nur Mut sondern auch Vertrauen. Die große Herausforderung für die projektdurchführenden Teammitglieder besteht darin, diese Vertrauensebene in Form einer persönlichen, einladenden Ansprache als notwendige Voraussetzung zur Teilnahme innerhalb von wenigen Sekunden herzustellen. Dazu ist es entscheidend, den Fahrgästen im ersten Moment des (Vor-)Gesprächs nicht nur die Angst davor zu nehmen, in und durch die Teilnahme am Projekt religiös missioniert, parteipolitisch indoktriniert oder gar im Nachhinein strafrechtlich sanktioniert zu werden⁶; es geht innerhalb der ersten Momente der Kontaktaufnahme im Wesentlichen darum, die Angst vor einer asymmetrischen Beziehungskonstellation – des Belehrens und Belehrtwerdens – zu nehmen. Kurz gesagt: Es geht um das Vertrauen der Begegnung auf Augenhöhe.

Hier hat sich gezeigt, dass auf jeglichen akademischen Gestus verzichtet werden muss. Am Beispiel von stadtteilbasierten Gesprächsformaten in den Jahren 2016 und 2017 analysierte das Göttinger Institut für Demokratieforschung, dass der offene Austausch zwischen Initiatoren und Initiatorinnen und Teilnehmenden zu scheitern droht, wenn in der Begegnung das Sich-auf-Augenhöhe-bewegen nicht angestrebt oder verfehlt wird:

„Im Verlauf der organisierten Dialoge wurde deutlich, inwiefern allein die Form und die Formalität der Dialogveranstaltungen ein Instrument der Machtausübung und Argumentationslegitimation darstellen. Die rein äußerliche Form des Dialogs, [...] die Wahl des Veranstaltungsortes: all dies sind unwillkürlich erscheinende Mittel, die einer eher akademischen und bildungsbürgerlichen Debattenkultur entspringen [...] [D]er argumentative Verlauf [...] hat gezeigt, dass die Argumente der Gegner/-innen als non-existent behandelt werden. [...] Als Gesprächspartner gilt nur, wer [...] die eigenen Prämissen teilt. [...] [W]eil jedes Argument gegen den Multikulturalismus gleichzeitig ein Ausweis darstellt, dass diese Meinung als ‚falsch‘, ‚dumm‘ [...] [einzustufen ist] und somit nicht weiter ernst genommen werden muss. Wenn also eine Dialogveranstaltung den Dialog nicht herstellt, erweist sie dem Vertrauen in politische Prozesse [...] einen Bärendienst.“⁷

Für die Umsetzung von metro_polis bedeutet diese Erkenntnis: Die projektdurchführenden Teammitglieder müssen wissenschaftliche Erkenntnisprozesse, z.B. in Hinblick auf intersektionale Diskriminierungsstrukturen und ihre phänotypischen Erscheinungsformen im alltäglichen Umgang, in den Projektalltag übertragen können. Dieses bedeutet jedoch nicht, dass sie die Standards, die für sie selbst gelten, z.B. in Hinblick auf Mehrfachdiskriminierungssensibilität und einen entsprechenden Sprachduktus, bei den Fahrgästen

5 Die Beobachtungen aus den vergangenen Projektzeiträumen 2019/2022 bestätigen die gruppendynamische Regel, dass dort, wo bereits Menschen sind, andere (leichter) hinzukommen. Wenn bereits einige Fahrgäste mit der Regel des Schweigens gebrochen hatten, ließen sich andere Fahrgäste leichter zur Teilnahme am Kleingruppengespräch animieren.

6 Darauf lassen die häufig gestellten Fragen der Fahrgäste nach dem religiösen („Von welcher Kirche kommen Sie denn?“) oder dem politischen („Ach, Sie sind doch bestimmt von den GRÜNEN!“) Hintergrund des Projektes schließen. Ebenfalls nicht selten wird als Ablehnungsgrund die vermutete Gewissheit vorgebracht, dass „man ja nichts mehr sagen“ dürfe oder „danach sofort weggesperrt“ würde.

7 Schenke, C. Schmitz, S. Marg und K. Trittel: Pegida-Effekte? Jugend zwischen Polarisierung und politischer Unberührtheit. Bielefeld, 2018, S. 353.[^]

als Teilnahmebedingung voraussetzen können. Die Erfahrungen aus den vergangenen Projektjahren zeigen, dass eine große Anzahl von Teilnehmenden die Debatten um diskriminierungssensibles Verhalten sehr wohl kennt – sie aber für sich selbst und gesamtgesellschaftlich ablehnt⁸. Auch bzw. gerade diese Fahrgäste versucht metro_polis zu erreichen. Damit mit diesen ein Austausch stattfinden kann, der weder belehrend noch jede Aussage akzeptierend verläuft, hat sich das metro_polis-Team einen Moderationskodex gegeben. Dieser hat in den vergangenen Projektzeiträumen dazu beigetragen, die Kommunikation mit Teilnehmenden auch in schwierigen Gesprächssituationen aufrecht zu erhalten und eine tiefergehende Beschäftigung mit zu Grunde liegenden Erfahrungen und Motivationslagen zu ermöglichen.

Der Moderationskodex besagt unter anderem:

- Wir sehen die Teilnehmenden als selbständige und selbstverantwortliche Menschen. Jeder und jede ist Experte bzw. Expertin für die eigene Lebenswelt.
- Wir interessieren uns für die Menschen und ihre Lebenswelten. Wir nehmen die Menschen an, wie sie sind und nehmen ihre Aussagen wohlwollend auf (auch wenn wir nicht ihre Positionen teilen).
- Wir lassen uns auf die Lebens- und Gefühlswelt der Fahrgäste ein, d.h. wir halten uns mit unserer eigenen Meinung, unseren privaten Erfahrungen und Interessen zurück.
- Wir sind unabhängig, neutral und allparteilich (bezogen auf Gesprächsparteien).
- Wir gehen erkundend vor und hören empathisch zu (kein Überzeugen, keine Faktendiskussionen).
- Wir versuchen die Teilnehmenden zu verstehen (d.h. nicht zwingend einverstanden zu sein!).

Um zu gewährleisten, dass nicht nur Augenhöhe zwischen Teammitgliedern und einem Gesprächspartner bzw. einer Gesprächspartnerin besteht, sondern auch zwischen mehreren an dem Gespräch beteiligten Fahrgästen sieht der Leitfaden folgende Handlungsanweisungen für die projektdurchführenden Teammitglieder vor:

- Wir stellen den Teilnehmenden unsere Fähigkeiten in der Kommunikation zur Verfügung, um:
 - ✓ alle gleichermaßen am Gespräch zu beteiligen und leise Stimmen zu stärken, so dass sie ebenso hörbar werden wie laute,
 - ✓ die Hintergründe und Bedeutungen hinter den Aussagen zu erkunden,
 - ✓ die Gemeinsamkeiten (angenehm wie unangenehm) zwischen den Gesprächspartner und -partnerinnen zu entdecken,
 - ✓ den Mut zu kontroversen Sichtweisen bzw. Stellungnahmen zu fördern,
 - ✓ Worte zu finden, wo (passende) Worte fehlen,
 - ✓ um über Entwicklungsmöglichkeiten und Veränderungen nachzudenken.
- Wir sorgen für eine sichere Gesprächsatmosphäre und finden einen Umgang mit evtl. Beleidigungen und anderen Herabsetzungen. (Auszug aus dem

8 Im Sinne des häufig geäußerten Empörungssatzes: „Das wird man ja wohl noch sagen dürfen!“

Um diese Fähigkeiten in der Kommunikation zu erlangen ist das Erlernen, Verinnerlichen und Anwenden von Kommunikationsmodellen wie dem Kommunikationsquadrat nach Schulz von Thun⁹ und der Gewaltfreien Kommunikation nach Rosenberg¹⁰ für die projekt-durchführenden Teammitglieder hilfreich und hat sich bislang dabei bewährt, in schwierigen Gesprächssituationen die Augenhöhe zwischen allen Diskussionsbeteiligten aufrecht zu erhalten.

Qualitätskriterien politischer Bildungsarbeit sowie „Kriterienkatalog für konstruktive Meinungsbildungsprozesse“

metro_polis zielt darauf ab, die Voraussetzung von Demokratie – die politische Mündigkeit, die demokratische Staaten ihren Bürgerinnen prinzipiell unterstellt¹¹ – in einem gemeinsamen Lernprozess zu üben und im Alltag immer wieder anzuwenden. Dieser Vorgang geschieht nicht selbstverständlich und aus sich selbst heraus, sondern wird durch das projektdurchführende Team gezielt initiiert. Handlungsleitend für die Teams sind dabei bewährte Qualitätskriterien politischer Bildungsarbeit, insbesondere des Beutelsbacher Konsens, der eine der wesentlichen Grundlagen für politische Bildungsarbeit in Deutschland darstellt.

Er besagt, dass drei Kriterien in der Vermittlung von und Diskussionen um politische Inhalte gelten müssen:

- Überwältigungsverbot: Niemand soll an der Gewinnung eines selbstständigen Urteils gehindert werden dürfen.
- Kontroversitätsgebot: Was in Wissenschaft und Politik kontrovers diskutiert ist, muss auch in der Bevölkerung kontrovers diskutiert werden können.

9 Schulz von Thun, Friedemann: Miteinander Reden 1. Störungen und Klärungen. Allgemeine Psychologie der Kommunikation, Hamburg, 1990.

10 Grundlagen der Gewaltfreien Kommunikation erklärt in: Rosenberg, Marshall B.: Gewaltfreie Kommunikation. Eine Sprache des Lebens, Paderborn, 2013.

11 Autorengruppe Fachdidaktik: Was ist gute politische Bildung? Leitfaden für den sozialwissenschaftlichen Unterricht, Schwalbach/Ts, 2015, S. 14.

- Bildung muss darauf abzielen, dass Menschen in die Lage versetzt werden, eine politische Situation und ihre eigenen Interessenlagen zu analysieren, sowie nach Mitteln und Wegen zu suchen, die vorgefundene politische Lage im Sinne ihrer Interessen zu beeinflussen. (zitiert nach Bundeszentrale für politische Bildung 2011).

Das metro_polis-Team ist geschult darin, diesen Konsens in der Begleitung der Gespräche umzusetzen. Neben dem Beutelsbacher Konsens und dem Moderationskodex haben die bisherigen Projekterfahrungen gezeigt, dass weitere Leitlinien notwendig sind, die in der Bahn den Teams und auch den Teilnehmenden helfen, konstruktive Ideen und Beiträge von weniger hilfreichen zu unterscheiden. Dafür ist mit der Entwicklung eines „Kriterienkatalog für konstruktive Meinungsbildungsprozesse“ begonnen worden; dieser soll fortlaufend und unter Begleitung des John-Dewey-Forschungsinstituts für die Didaktik der Demokratie (JoDDiD) der TUD überarbeitet und weiterentwickelt werden.

Im Moment sieht der Kriterienkatalog u.a. folgendes vor:

- Einhaltung der Menschenrechte und des Grundgesetzes.
- Vorschläge müssen positive Formulierungen enthalten (keine reinen Unterlassungsformulierungen).
- Konstruktive Ideen sollten (zumindest) kurzfristig nützlich, aber langfristig nicht schädlich sein.
- Ziele und Methoden, mit denen diese erreicht werden sollen, müssen zueinander passen.
- Lösungen und Ideen dürfen nicht nur auf Kosten anderer gehen, sondern müssen auch von denen getragen werden, die sie vorschlagen.

Methodik

Methodisch bewegt sich die Moderation zwischen dialogischer Gesprächsführung, die sich weitgehend auf die Teilnehmenden und ihre Lebenswelt einlässt, und politischer Bildungsarbeit, indem dezidiert persönliche Themen auf eine gesamtgesellschaftliche Ebene gehoben werden. Von dialogischer Gesprächsführung kann solange gesprochen werden, wie ein Teammitglied mit einem Fahrgast alleine im Gespräch ist. Kommen weitere Teilnehmende hinzu, handelt es sich eher um eine Fishbowl¹²-artige Gruppendiskussion. In dieser Fishbowl-Diskussion gibt es keine expliziten Experten und Expertinnen sondern bis zu drei gleichberechtigt teilnehmende Fahrgäste, die häufig unterschiedlich lange – je nachdem, wann die eigene Haltestelle erreicht ist – an dem Gruppengespräch teilnehmen.

12 Bei der Fishbowl-Methode diskutiert eine kleine Gruppe von Teilnehmenden im Innenkreis (im „Goldfisch-Glas“) ein Thema, während die übrigen Teilnehmenden in einem Außenkreis die Diskussion beobachten. Möchte eine Person aus dem Außenkreis zur Diskussion beitragen, kann sie im Innenkreis Platz nehmen und ihre Position ins Gespräch einbringen. Dieser Wechsel an Gesprächsteilnehmenden und die damit einhergehende Fluktuation ähnelt den Kleingruppendiskussionen in der Bahn, in der Fahrgäste ebenfalls in eine laufende Diskussion rein-/rauswechseln.

Die besondere Herausforderung für die Moderation liegt darin, neu hinzukommende Personen in der Gesprächsrunde zu begrüßen und innerhalb sehr kurzer Zeit auf den aktuellen Stand der gegenwärtigen Diskussion zu bringen. Nach den Erfahrungen der vergangenen Projektzeiträume braucht dieses inhaltlich schnelle Abholen neuer Gesprächsteilnehmenden ein wenig Übung. Mit zunehmender Erfahrung gelingt es den Moderatoren und Moderatorinnen neue Teilnehmende reibungslos in Diskussionen einzubinden, die als kollektive Meinungsbildungsprozesse geführt und dokumentiert werden.

Dokumentation durch die metro_polis-App

Damit die gemeinsamen Gedanken-/Diskussionsprozesse der metro_polis-Teilnehmenden nicht einfach wirkungslos verpuffen, müssen sie dokumentiert, verdichtet und ausgewertet werden. Die Technische Universität Dresden (TUD) hat speziell für metro_polis eine App programmiert, die von den Moderatoren und Moderatorinnen des metro_polis-Teams auf einem Tablet in der Bahn bedient wird. Die Diskussionsbeiträge der Teilnehmenden zu den von metro_polis aufgeworfenen Fragestellungen werden in die App eingetragen.

Auf diese Weise entsteht im Laufe der Zeit und durch die Beteiligung jedes weiteren Fahrgasts ein gesellschaftliches Mindmap zu einem konkreten Thema, das sowohl (Negativ-)erfahrungen als auch mögliche Ideen und Lösungsvorschläge für diese enthält. Auch Teilnehmende, die keine Entwicklungsmöglichkeit für ein spezifisches Problem oder ihre Negativerfahrungen sehen, können so aus der Fülle an anderen Erfahrungen und kreativen Ideen, die Fahrgäste bereits vor ihnen eingebracht haben, profitieren. Das metro_polis-Team fungiert dabei als die Vermittlungs- und Weitergabeinstanz, die die Ideen der vorherigen Fahrgastgenerationen weiterreicht. Gleichzeitig kann über die App dokumentiert werden, welche Positionen bzw. Ideen besonders viel Zustimmung von den Fahrgästen erhalten. Damit entsteht über die Zeit eine Gewichtung zugunsten von bestimmten Vorschlägen und somit ein gesellschaftliches Stimmungsbild, das auch für Politik und Verwaltung von Interesse sein kann.

Um die Effekte des Projekts erfassen zu können, wird die oben beschriebene metro_polis-App nicht nur dazu dienen, die Diskussionsbeiträge und Ideen der Teilnehmenden zu dokumentieren. Mit ihr können zusätzlich einige Metadaten der Teilnehmenden erfasst werden, mit Hilfe derer das Projekt fortlaufend qualitativ und quantitativ evaluiert wird.

Zu den Metadaten, die die Teammitglieder erfassen, gehört das Datum, das Thema, die Bahnlinie/-strecke und sowie die Gesprächsdauer mit den Fahrgästen. Zusätzlich wird eine Einschätzung des Alters, des Geschlechts und ob die Teilnehmenden aus der jeweiligen Stadt, Region, aus anderen Teilen des Landes oder aus dem Ausland kommen, aufgenommen. Mit Hilfe dieser Daten soll herausgefunden werden, ob der Anspruch des Projekts – die Breite der (Stadt-)Gesellschaft an den Diskussionen beteiligt zu haben – als erfüllt bewertet werden kann. Die Daten der Teilnehmenden sind mit ihren Diskussionsbeiträgen verlinkt, da angenommen wird, dass die Einstellungen der Personen mit ihren geschlechts-

spezifischen Sozialisationserfahrungen, Altersstufen, kulturellen Hintergründen und Lebensumständen korrelieren. Um ansatzweise nachvollziehen zu können, aus welcher Position heraus eine Person eine bestimmte Meinung äußert, ist es wichtig, diesen Hintergrund ein wenig genauer bestimmen und nachvollziehen zu können.

Nach jeder Fahrt nehmen die metro_polis-Teams eine kurze Auswertung der Fahrt vor und tragen zusätzlich u.a. folgende Informationen zusammen: Wie viele Personen wurden auf der jeweiligen Fahrt zum Gespräch eingeladen? Welche Ansprache und Einladung waren besonders anschlussfähig? Gab es schwierige Kommunikationssituationen?

6 Evaluation der Gespräche durch Online-Feedbackverfahren

Die vom metro_polis-Team entwickelten und im Moderationskodex festgehaltenen Leitlinien für konstruktive Diskussionskultur bilden das Fundament für die Qualität der Straßengespräche. Die Art der Moderation der einzelnen Teammitglieder wird auf die Umsetzung der dort enthaltenen Grundsätze überprüft, indem im Nachgang zu jeder Fahrt eine methodische und inhaltliche Auswertung vorgenommen wird.

Um zu überprüfen, ob das Ziel eines konstruktiven Gesprächs erreicht wurde, eröffnet metro_polis teilnehmenden Fahrgästen die Möglichkeit des Online-Feedbacks. Die Teilnehmenden haben die Möglichkeit auf der Homepage des Projekts mit den Optionen „trifft nicht zu“, „trifft eher nicht zu“, „weder noch“, „trifft eher zu“ und „trifft zu“ folgende Aussagen zu bewerten:

1. Ich habe durch die Diskussion neue Impulse gewonnen.
2. Während des Gesprächs wurde meine persönliche Sichtweise wahrgenommen und verstanden.
3. Die Moderation hat das Gespräch hilfreich geleitet.
4. Ich würde erneut bei einer Diskussion von metro_polis teilnehmen.

Als ein weiterer Indikator zur Feststellung der Zielerreichung wird das Feedback, das den Verein im Nachgang zur Teilnahme am Projekt von Fahrgästen per Email erreicht, genutzt. Auch dieses wird selbstverständlich in die Reflexion über die Arbeit der Teams in der Bahn miteinbezogen.

7 Kooperationen

Neben der DVB AG, LVB GmbH sowie der Deutschen Bahn (DB) kooperiert der metro polis e.V. bislang mit zahlreichen weiteren Akteuren und Akteurinnen, um das Projekt organisatorisch, inhaltlich und methodisch stabil aufzustellen und gleichzeitig weiterzuentwickeln.

Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Dresden (LHD)

Seit Ende 2023 nutzen verschiedene Geschäftsbereiche und Beauftragte der Landeshauptstadt Dresden metro polis, um kommunale Themen in der Straßenbahn mit Fahrgästen diskutieren zu lassen. In gemeinsamen Absprachen zwischen den Geschäftsbereichen und dem metro polis-Team werden Themen ausgesucht und Fragestellungen an die Fahrgäste so formuliert, dass sie niedrigschwellig und einladend auch für jene gelten können, die sich bei polarisierenden Themen im äußeren Meinungsspektrum verorten. Nach Durchführung der Themenfahrten – alle Linien werden dazu vom Team einmal abgefahren – werden die in der App festgehaltenen Diskussionsbeiträge ausgelesen, ausgewertet, in einem Projektbericht zusammengefasst und anschließend dem jeweiligen Geschäftsbereich zur weiteren Nutzung übergeben.

John-Dewey-Forschungszentrum für Didaktik der Demokratie (JODDID) an der TUD

Um die Qualität der Moderation zu sichern, die Dynamik der Diskussionen auf ihre Zielerreichung zu überprüfen, die Ideen und Vorschläge zu dokumentieren und die Meinungsbildungsprozesse nachhaltig sichtbar zu machen, werden die metro polis-Teams vom John-Dewey-Forschungszentrum für die Didaktik der Demokratie beraten.

Else-Frenkel-Brunswik-Institut an der Universität Leipzig

Die Kooperation mit dem Else-Frenkel-Brunswik-Institut erfolgt in Form der Supervision der metro polis-Teams aus Dresden/Leipzig. Die Supervision wird von dem Leiter des Instituts, Prof. Dr. Oliver Decker, regelmäßig durchgeführt. Herr Prof. Dr. Decker erforscht seit 20 Jahren autoritäre bis rechtsextreme Einstellungen in der deutschen Bevölkerung. Diese Langzeitforschung ist als Leipziger Autoritarismus-Studie weithin bekannt. Seine Expertise ist ein besonders wichtiges Korrektiv für das Team, für ein (diskriminierungs-) sensibles Verhalten der Teammitglieder im Kontakt mit Fahrgästen und die Qualität der inhaltlichen Gespräche mit diesen.

Riesa efau. Kultur Forum Dresden e.V.

Der Entwicklungsprozess des Projekts metro polis wurde vom Riesa Efau. Kultur Forum Dresden e.V., einem von der Bundeszentrale für politische Bildung (BpB) anerkannten Bildungsträger, von Anfang an begleitet. Auch in den kommenden Jahren wird der Riesa Efau durch Schulungen und Wissensweitergabe dazu beitragen, dass die Fähigkeiten der Teammitglieder des Projekts, Diskussionsprozesse allparteilich und konstruktiv zu moderieren, professionalisiert werden.

More in Common e.V.

More in Common e.V. ist eine international arbeitende Forschungsinitiative zum Thema ‚Gesellschaftlicher Zusammenhalt‘. In Frankreich, Großbritannien, den USA, Polen und Deutschland erforscht More in Common mit Hilfe qualitativer Methoden den Zustand der Gesellschaften in Hinblick auf das, was Menschen trennt und was sie verbindet.

Das Wissen tragen sie zurück zu Projekten und Initiativen, die sich in ihrer alltagspraktischen Arbeit um den gesellschaftlichen Zusammenhalt bemühen. metro_polis gehört zu 11 Projekten deutschlandweit, die bislang von More in Common für diesen gemeinsamen Lern- und Weiterentwicklungsprozess ausgewählt wurden. 2024 unterstützt der in Berlin ansässige Verein metro_polis dabei, die Erfahrungen des Teams auszuwerten, die Ansprache und Moderation zu optimieren und damit die Teammitglieder für eine gelingende Umsetzung des Projekts weiter zu qualifizieren.

Volkshochschule Leipzig

Im kommenden Projektzeitraum wird der metro polis e.V. mit der Volkshochschule (VHS) Leipzig kooperieren. Veranstaltungen wie Podiumsdiskussionen etc., die die VHS plant, werden durch die Straßenbahnfahrten des Leipziger Teams flankiert. Dazu sollen im Vorfeld die Veranstaltungsthemen mit in die Bahn genommen und mit den Fahrgästen diskutiert werden. Die Beiträge, Fragen, Vorschläge und Ideen, die in der Bahn entstehen, fließen dann in die Veranstaltungen ein und werden dort Politiker und Politikerinnen als Diskussions-/Ideenanstöße übermittelt. Auf diese Weise soll das Format eines indirekten, aber breiteren Austauschs zwischen Bevölkerung und Politik getestet werden.

8 Öffentlichkeitsarbeit

Bei metro_polis ist Kommunikation der Schlüssel zum Gelingen des Projekts. Das gilt in Bezug auf den eigentlichen Projektgegenstand – das konstruktive Gespräch zwischen Fahrgästen – als auch in Hinblick auf die Kommunikation über das Projekt gegenüber der Öffentlichkeit. Die Öffentlichkeitsarbeit, die metro_polis umsetzt, basiert auf zwei Säulen: einer analogen, materialbasierten Öffentlichkeitsarbeit in der Bahn und einer digitalen im Internet. Die Öffentlichkeitsarbeit in der Bahn wird zum einem in Form von wiederverwendbaren, selbsthaftenden Postern, die den Gesprächsraum markieren und für den Zeitraum der Durchführung an den Fenstern des Gesprächs-„Wohnzimmers“ angebracht werden, umgesetzt. Zum anderen werden im Moment der persönlichen Ansprache und Einladung jedem Fahrgast, der dies wünscht, ein Flyer überreicht.

Die digitale Öffentlichkeitsarbeit findet im Internet über die Homepage von metro_polis (www.metro-polis.online) statt. Dort werden alle Informationen über das Projekt, die Idee, die Umsetzung in den teilnehmenden Städten, die Kooperationen sowie die fördermittelgebenden Institutionen veröffentlicht.

Des Weiteren spielen soziale Medien für das Projekt eine wichtige Rolle: Auf Instagram (https://www.instagram.com/metro_polis_dd/; https://www.instagram.com/metro_polis_le) werden Neuigkeiten aus dem Projekt, aktuelle Diskussionsthemen sowie Kurzgeschichten über Gesprächssituationen in Straßenbahnen gepostet.

Öffentlichkeitsarbeit über das Projekt erfolgt ebenfalls durch öffentliche Medien, die über metro_polis berichten. Da dieses in seiner Projektumsetzung besonders innovativ und bislang einzigartig in Europa zu sein scheint, ist in den vergangenen Jahren vielfach medial über das Projekt berichtet worden.

So haben verschiedene regionale Zeitungen ganzseitige Beiträge über metro_polis in Dresden verfasst (in der Sächsischen Zeitung am 15.06.2022; in den Dresdner Neuesten Nachrichten am 17.12.2022). Außerdem hat das Fernsehen bereits mehrere Beiträge über metro_polis in den Bahnen gedreht und ausgestrahlt (Ausstrahlung bei MDR aktuell am 22.12.2022; Ausstrahlung im MDR Sachsenspiegel 17.12.2022). Am 05.12.2023 ist ein MDR-Radiobeitrag über metro_polis gesendet worden.

In jüngster Zeit haben sowohl das ZDF als auch die Deutsche Welle das metro_polis-Team mit der Kamera in Dresdner Straßenbahnen begleitet und diese Beiträge im März bzw. April 2024 ausgestrahlt.

Der bisherige Höhepunkt medialer Aufmerksamkeit und deutschlandweiter Berichterstattung über metro_polis entstand im Zuge des Besuchs von Bundeskanzler Olaf Scholz am 29.02.2024. Sowohl überregionale Zeitungen als auch Funk und Fernsehen berichteten über den 45-minütigen Straßenbahnaufenthalt des Bundeskanzlers und seine Teilnahme an Gesprächen mit dem metro_polis-Team sowie mit Fahrgästen über die Idee von metro_polis und die Notwendigkeit von demokratiestärkenden Initiativen, die gesellschaftliche Kontroversen auf eine Weise moderieren, so dass auch Menschen am äußeren Meinungs-

spektrum keinen destruktiven, sondern einen hilfreichen Beitrag zum Diskurs leisten können. Herr Scholz hob dabei hervor, dass „das Dresdner Projekt metro_polis (...) eine großartige Initiative (ist), die (...) wertvolle Arbeit für unseren gesellschaftlichen Zusammenhalt (leistet). Miteinander sprechen, unterschiedliche Meinungen austauschen und aushalten, andere Ansichten verstehen lernen und vielleicht sogar gemeinsame Standpunkte entwickeln – das fördert die Gesprächskultur in unserem Land im allerbesten Sinne. All das auch noch in den Wagen der Dresdner Straßenbahn zu organisieren, zeugt von Kreativität und Einfallsreichtum der Initiatorinnen und Initiatoren. Dem Team von metro_polis gilt mein ausdrücklicher Dank für ihren Einsatz.“

Die öffentliche Wahrnehmung des Projekts wurde auch durch Wettbewerbe, an denen metro_polis bislang teilnahm, gesteigert. So gewann metro_polis 2022 den von der Lokalen Agenda 21 für Dresden e.V. und der Landeshauptstadt Dresden ausgelobten Preis in der Kategorie „Bildung für nachhaltige Entwicklung und gesellschaftliches Miteinander“.

2023 gewann metro_polis den „Deutschen Engagementpreis“ in der Kategorie „Zusammenhalt leben“ für vorbildliches Engagement. metro_polis konnte sich dabei gegenüber 400 Vereinen und Initiativen aus ganz Deutschland als besonders bemerkenswertes Projekt behaupten. 2024 ist der metro_polis e.V. Preisträger des von der DB Regio Nordost ausgelobten „Mitmach-Preis Lausitz 2024“.

9 Ergebnisse des Projekts „Europa in Sachsen er_fahr_en“

Im Folgenden werden die Ergebnisse des Projekts „Europa in Sachsen er_fahr_en“ dargestellt. Zunächst wird die der Auswertung zugrundeliegende Methodik und damit einhergehend auch die Art und Weise, wie die Ergebnisse interpretiert werden können, erklärt. Im Anschluss werden die meta- und soziodemografischen Daten der Teilnehmenden und die inhaltlichen Ergebnisse der Diskussionen präsentiert.

Rückblick – Erklärung der Methode

Die Gespräche mit teilnehmenden Fahrgästen in Dresdner und Leipziger Straßenbahnen wurden mit einer speziell für das Projekt entwickelten App dokumentiert. Mit dieser konnten zu Gesprächsbeginn die soziodemografischen Daten – Alter, Geschlecht und Herkunft – erfasst werden. Dabei war die Einschätzung des Teammitglieds, das die Gespräche führte bzw. begleitete, ausschlaggebend. Um die Gesprächsdauer zu ermitteln, wurde außerdem die Uhrzeit zu Gesprächsbeginn und -ende aufgezeichnet.

Kernelement des Gesprächsprojekts war es, mithilfe der App die Diskussionsbeiträge der Teilnehmenden zu sammeln. Sobald Fahrgäste eine bislang noch nicht notierte Erfahrung, eine neue Idee oder einen neuen Vorschlag ins Gespräch einbrachten, wurde dieser in der App festgehalten. In nachfolgenden Gesprächen konnten diese Beiträge durch neue Teilnehmende sowohl „bewertet“ (Zustimmung/Ablehnung) als auch spezifiziert und weiterentwickelt werden. Jeder teilnehmende Fahrgast hatte damit die Möglichkeit, sowohl neue Impulse einzubringen als auch den eigenen Standpunkt bezüglich bereits Genanntem darzulegen.

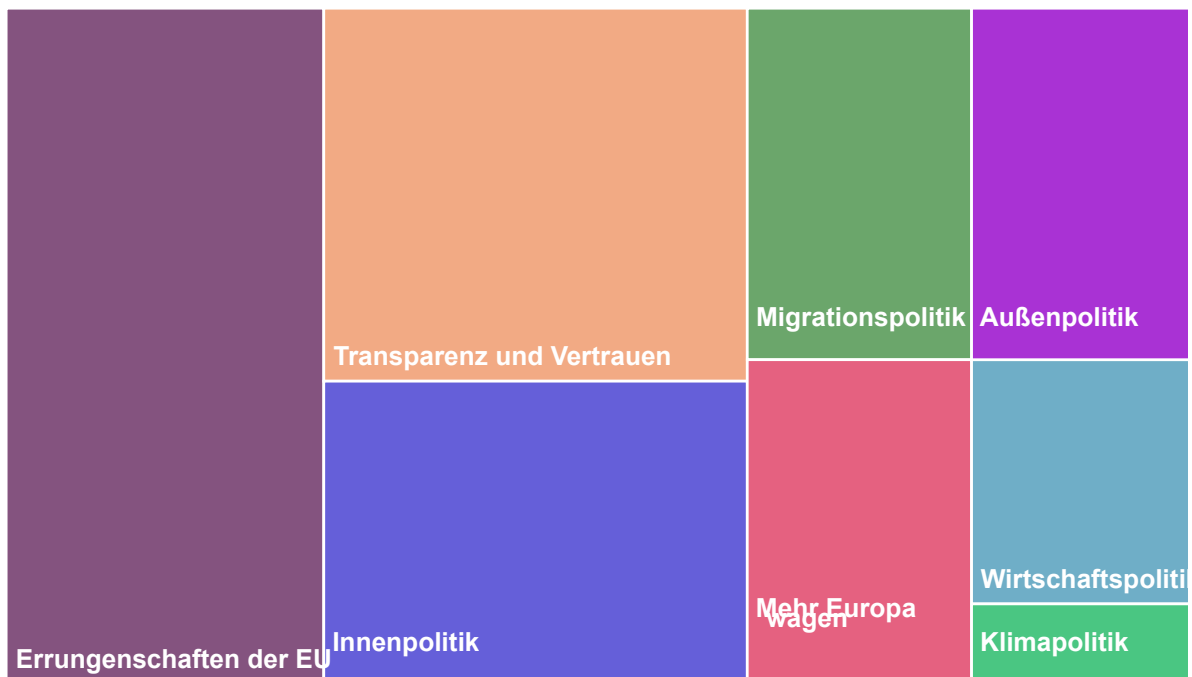
Erstmals hatten auch Fahrgäste, die nicht direkt am Gesprächsprojekt teilnehmen konnten oder wollten, die Möglichkeit einen inhaltlichen Beitrag zu leisten: Mithilfe einer erstmals in metro_polis verwendeten Smartphone-App konnten Fahrgäste außerhalb des metro_polis-Gesprächsraums von ihrem Sitzplatz aus ihre Stimme einbringen. Dabei wurden sie von metro_polis-Teammitgliedern zu ihrer persönlichen Zufriedenheit bzw. Unzufriedenheit mit der EU sowie zur eigenen Wahlbeteiligung am 09.06.2024 befragt und die Aussagen in der App notiert. Durch dieses Vorgehen konnte metro_polis deutlich mehr Stimmbeiträge einholen als bislang. Zudem gelang es hierdurch die Aufmerksamkeit der Fahrgäste in Leipziger und Dresdner Straßenbahnen *en passant* auf die anstehende Europawahl zu lenken.

Ergebnisdarstellung und -interpretation

Im Vergleich zur klassischen Erhebung von gesellschaftlichen Stimmungsbildern durch Umfrage- und Meinungsforschungsinstitute weist der gemeinsam mit den Fahrgästen entwickelte und in der metro_polis-App dokumentierte Erfahrungs-/Ideen-/Wissensschatz einige Besonderheiten auf, die sich auf die Art der Auswertung und Interpretation des Datensatzes auswirken.

So entstanden die zu bewertenden Beiträge erst im Laufe der Gespräche, wodurch sich je nach Teilnahmezeitpunkt unterschiedliche „Antwortoptionen“ ergaben. Außerdem unterschieden sich die Gespräche teilweise stark in Bezug auf Gesprächsdauer und -inhalt. Dadurch hatten nicht alle Teilnehmende die Möglichkeit, über alle genannten Vorschläge zu diskutieren und abzustimmen, weswegen sich die Quote von Zustimmungen/Ablehnungen nicht auf andere Teilnehmende übertragen lässt. Graphisch dargestellt sehen die Gesprächsanteile über europäische Themen bzw. Themen der EU so aus:

GEWICHTETE DARSTELLUNG DER INHALTLICHEN SCHWERPUNKTE



Die Art und Weise, wie Ergebnisse interpretiert werden können, soll an dem folgenden Beispiel deutlich gemacht werden.

„Mehr Transparenz“: Insgesamt haben sich in 45 Fahrten 875 Personen an metro_polis-Diskussionen zum Thema EU und Europa in Leipziger und Dresdner Straßenbahnen beteiligt. Von den Teilnehmenden haben 217 Personen, was 31% aller Teilnehmenden entspricht, darüber diskutiert, ob Vorgänge in der EU insgesamt transparenter gestaltet werden sollten.

Von diesen 217 Fahrgästen stimmten 185 Personen (= 85%) dem Vorschlag zu, während 32 Personen (= 15%) widersprachen. Die restlichen 658 Fahrgäste haben sich zu diesem Thema nicht geäußert – in der Regel weil dieses Thema im Gesprächsverlauf nicht tangiert wurde.

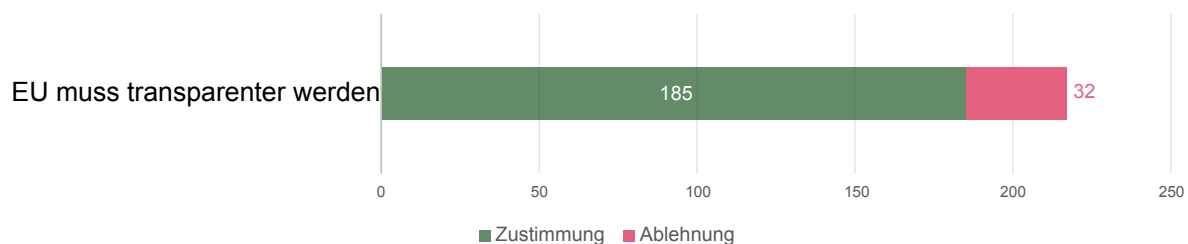
Dementsprechend lautet eine mögliche Interpretation:

„Insgesamt 185 Personen, was 85% derjenigen entspricht, die über das Thema Transparenz in der EU diskutiert haben, wünschen sich offenere und nachvollziehbarere Vorgänge.“

Nicht zulässige Interpretationen der Ergebnisse wären:

„85% der Teilnehmenden wünschen sich mehr Transparenz.“

„85% der Fahrgäste in Leipziger/Dresdner Straßenbahnen wünschen sich mehr Transparenz.“



Dieser Bericht gibt die Meinungen, Beobachtungen, Erfahrungen und Vorschläge der Teilnehmenden wieder – nicht des metro_polis-Teams. Um dieses deutlich zu machen, wird in diesem Projektbericht auf die Äußerungen der Teilnehmenden in der Vergangenheitsform Bezug genommen und/oder diese in indirekter Rede wiedergegeben. Einfachheit halber wird in diesem Bericht von den „Teilnehmenden“ bzw. „Fahrgästen“ gesprochen, was sich nicht auf die Gesamtheit der Fahrgäste bezieht. Der jeweils nachfolgenden Grafik ist zu entnehmen, wie viele Personen in absoluten Zahlen einem Vorschlag zugestimmt bzw. diesen abgelehnt haben.

Metadaten und Soziodemografie

Innerhalb des Projektzeitraums von 6 Wochen wurden insgesamt 6150 Fahrgäste vom metro_polis-Team zum Gespräch über Europa und die EU eingeladen. Davon haben 875 (= 14%) an Gesprächsrunden teilgenommen, also etwa jeder und jede siebte der eingeladenen Fahrgäste. Zusätzlich wurden generelle Perspektiven auf die EU und die anstehenden Wahlen von 895 Fahrgästen, die nicht an metro_polis-Gesprächsrunden teilnahmen, mittels der erstmalig in metro_polis eingesetzten Smartphone-App erfasst. Dadurch konnte das Projekt insgesamt 1770 Personen bzw. etwa 3,5 von zehn Fahrgästen (= 29%) erreichen.

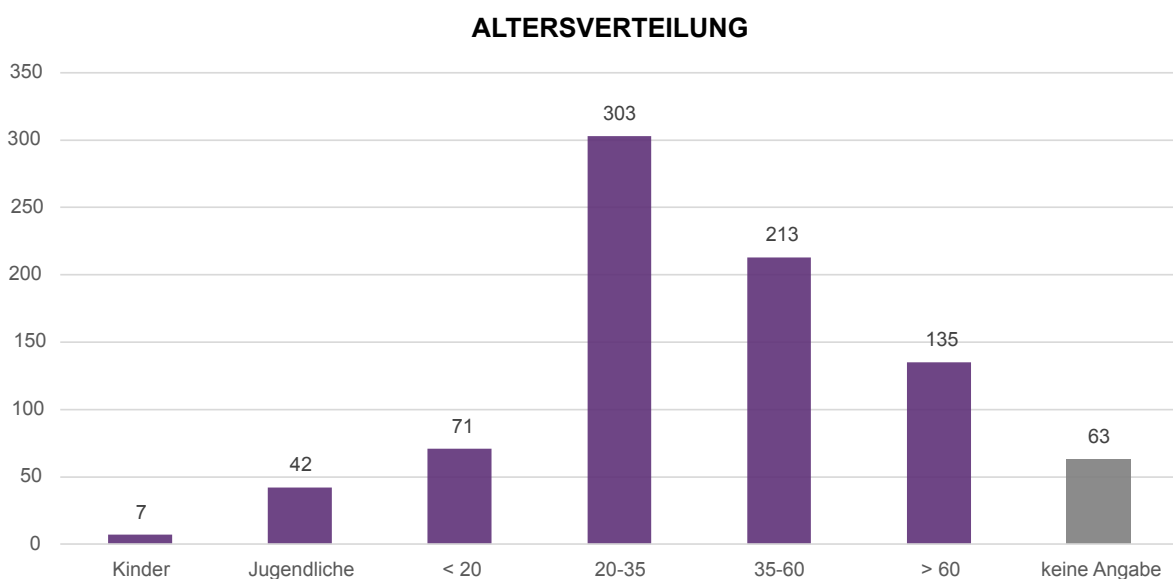
Die folgenden soziodemografischen und Metadaten beziehen sich auf die 875 Teilnehmenden, die sich zur Diskussion in den metro_polis-Gesprächsraum begaben.

Diese Gespräche unterschieden sich in Bezug auf ihren zeitlichen Rahmen teilweise signi-

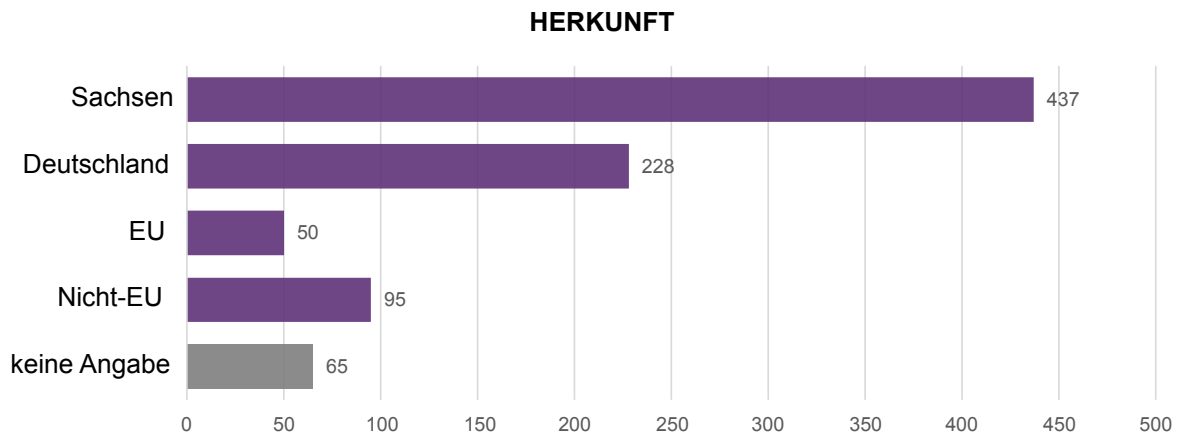
fikant. Das kürzeste Gespräch belief sich auf nur 1 Minute, das längste Gespräch dauerte 3 Stunden und 12 Minuten. Aus den durchschnittlich 13 Minuten und 52 Sekunden dauernden Gesprächen ergab sich Diskussionsmaterial von 192 Stunden und 52 Minuten.

Was die Geschlechterspezifität betrifft, so wurden 48% (= 416) als männliche, 42% (= 366) als weibliche Teilnehmende von den Teammitgliedern in der metro_polis-App notiert. Diese leichte Tendenz zu mehr männlichen als weiblichen Teilnehmenden ist unüblich für metro_polis-Gespräche, bei denen in der Vergangenheit mehr Frauen als Männer teilnahmen. Bei insgesamt 6% (= 49) der dokumentierten Gespräche konnte keine Geschlechtszugehörigkeit festgehalten oder festgestellt werden.

Bezüglich der Altersverteilung der Teilnehmenden lässt sich sagen, dass die größte Gruppe mit 36% (= 303 Personen) aus den 20- bis 35-Jährigen bestand. Die zweitgrößte Gruppe bildeten die 35- bis 60-Jährigen (= 213; 25%), gefolgt von den über 60-Jährigen (= 135; 16%). Die unter 20-Jährigen machten 9% (= 71), Jugendliche 4% (= 42) und Kinder 1% (= 7) der Teilnehmenden aus. Zu den restlichen 8% bzw. 63 Personen liegen keine altersspezifischen Angaben vor.



In Hinblick auf die Herkunft der Teilnehmenden hatten 50% (= 437) der Fahrgäste ihren Wohnsitz in Sachsen, 26% (= 228) kamen aus anderen Teilen Deutschlands, 6% (= 50) stammten aus EU-Mitgliedstaaten und 11% (= 95) aus Nicht-EU-Staaten (Geflüchtete und Touristinnen/Touristen aus Afrika, Amerika, Asien). Bei 7% (= 65) der Teilnehmenden blieb die Herkunft bzw. der Wohnort ungeklärt.



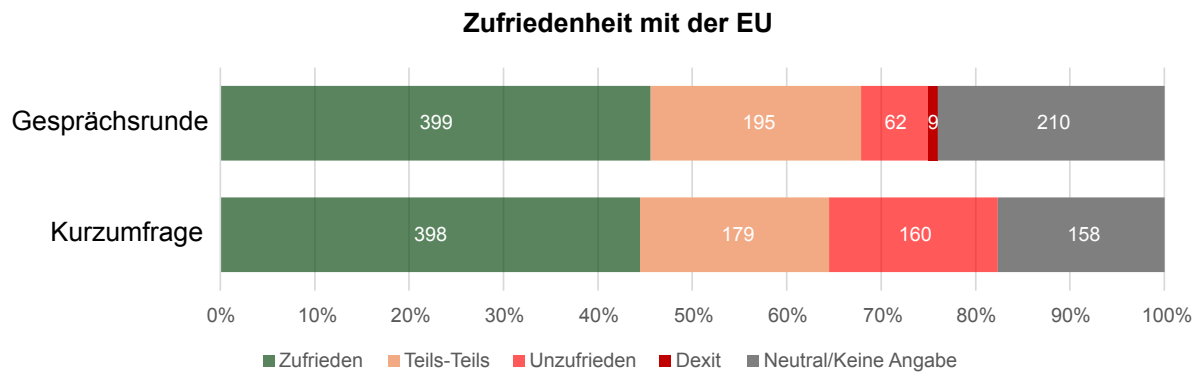
Inhalte

Zufriedenheit mit der EU

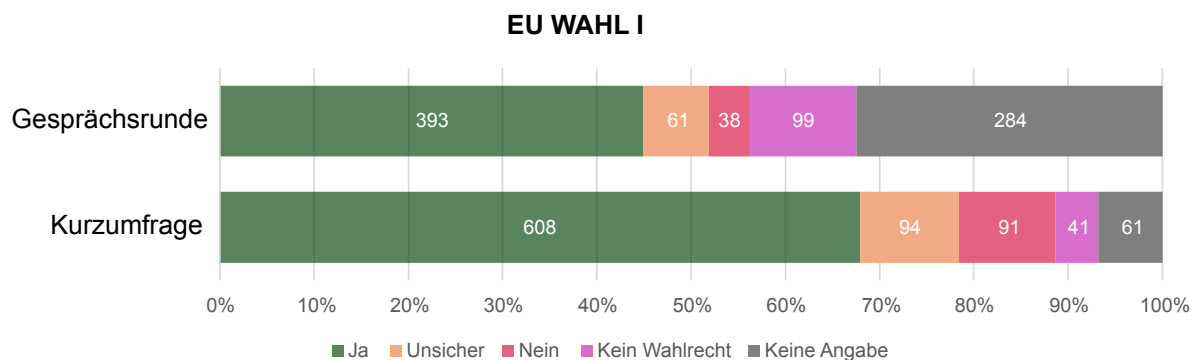
Im Projekt „Europa in Sachsen er_fahr_en“ wurden insgesamt 621 teilnehmende Fahrgäste vom metro_polis-Team zur Frage nach ihrer Zufriedenheit mit der Europäischen Union ins Gespräch geholt. Hier zeigte sich, dass eine deutliche Mehrheit von diesen Fahrgästen prinzipiell mit der EU zufrieden war. Ihnen gegenüber standen 62 Personen, die Unzufriedenheit mit der EU äußerten; 9 Personen sogar derart, dass sie einen Austritt Deutschlands aus der EU nach britischem Vorbild (Dexit) befürworteten. Eine nicht unwesentliche Anzahl an Gesprächsteilnehmenden schwankten in ihrer Einstellung: Sie sahen sowohl positive als auch negative Aspekte in der Arbeit der EU.

Die Gespräche mit Fahrgästen, die nicht am Projekt teilnahmen, sich aber dennoch an ihrem Sitzplatz zur Frage der Zufriedenheit mit der EU einbringen wollten, ergaben ein leicht anderes Bild: 44% zeigten sich prinzipiell zufrieden mit der EU, der Anteil der Unzufriedenen war hier jedoch höher als bei „klassischen“ metro_polis-Teilnehmenden (160 Personen im Vergleich zu 62 Personen). Eine Interpretation dieses Ergebnisses könnte in der möglichen Korrelation zwischen Unzufriedenheit und angenommener, eigener politischer Ohnmacht liegen: „Ich bin nicht zufrieden, aber ich kann.../Sie können.../wir können am politischen Zustand nichts ändern – auch wenn ich an diesem Projekt teilnehme.“

Diese Begründung hörte das metro_polis-Team so oder so ähnlich häufiger von Fahrgästen, die eine Teilnahme am Gesprächsprojekt mit Hinweis auf die zu erwartende Wirkungslosigkeit ablehnten. Es erscheint naheliegend, dass die Annahme der Sinnlosigkeit der eigenen Teilhabe am demokratischen Diskurs in einem engen Zusammenhang mit der Unzufriedenheit am politischen System steht und unter anderem seinen Ausdruck in den oben genannten Zahlen findet.



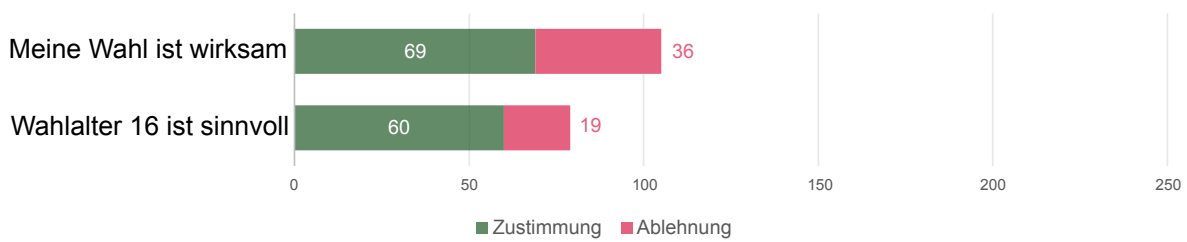
Eine Mehrheit der Gesprächsteilnehmenden, die sich zur Wahlbeteiligung äußerten, zeigte sich motiviert am 09.06.2024 wählen zu gehen; nur wenige waren noch unentschlossen. Auch 71% der Fahrgäste, die nicht am Projekt teilnahmen, gaben an, sich an der Wahl zum EU-Parlament beteiligen zu wollen. Nur insgesamt 22% hatten sich entweder noch nicht entschieden oder verneinten die Frage nach ihrer Wahlbeteiligung.



Die Bereitschaft wählen zu gehen, zeigte sich auch in den Gesprächen um die angenommene persönliche Wirksamkeit der Wahlbeteiligung: Ungefähr doppelt so viele Fahrgäste zeigten sich zuversichtlich, dass ihre Stimme einen Unterschied auf europäischer Ebene ausmache, wie jene, die annahmen, dass ihre Wahlbeteiligung keine Auswirkungen habe.

Die Möglichkeit bereits ab einem Alter von 16 Jahren an der EU-Wahl teilnehmen zu dürfen, wurde von insgesamt 79 Personen diskutiert. Mehrheitlich befürworteten die Diskutierenden die frühe Wahlbeteiligung, auch wenn immer wieder die Befürchtung geäußert wurde, dass der einseitige Einfluss von socialmedia auf die jugendlichen Erstwähler/-innen problematische Konsequenzen mit sich bringen könne. Eine Sorge, die übrigens häufig von der genannten Personengruppe selbst eingebracht wurde.

EU WAHL II



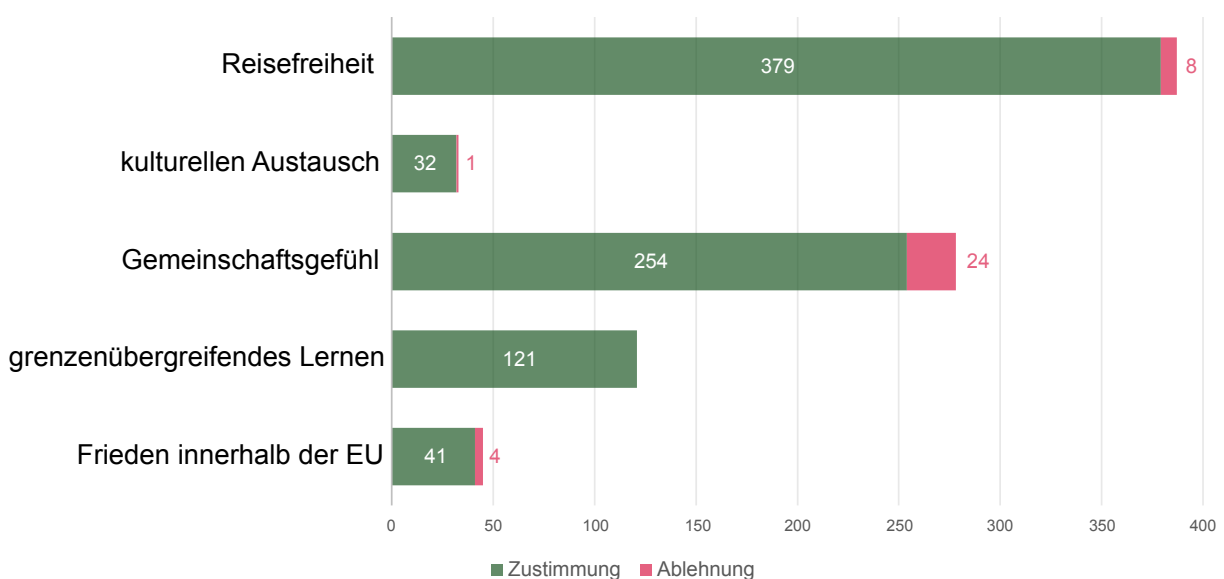
Errungenschaften der EU

Der mit 614 Nennungen am häufigste diskutierte Themenkomplex bezog sich auf Errungenschaften der europäischen Gemeinschaft, die den Alltag der EU-Bürgerinnen und -Bürger auf vielerlei positive Weise prägen.

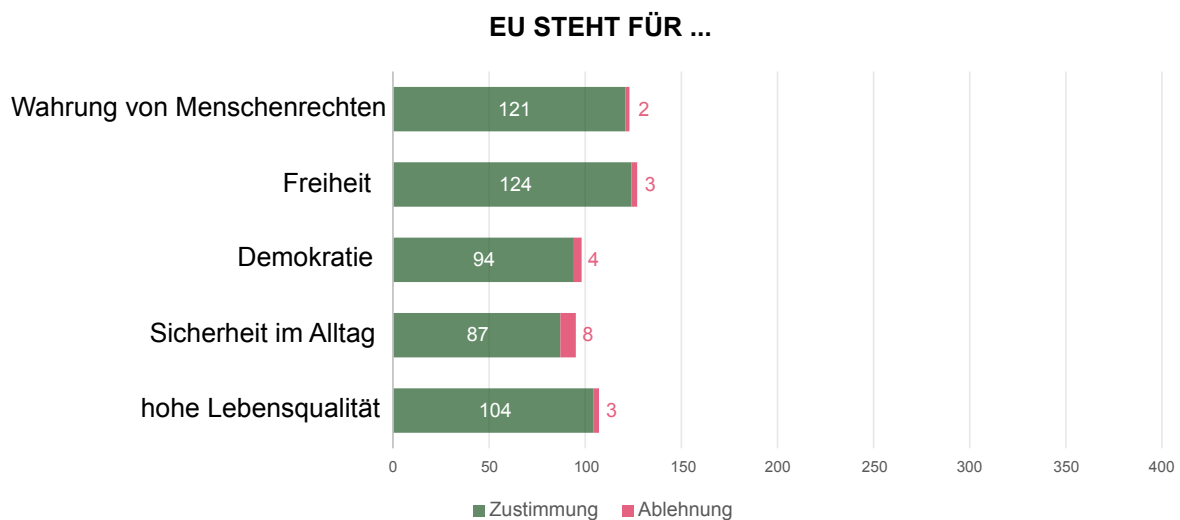
Dabei rangiert die Nennung von Reisefreiheit, also die Möglichkeit sich ohne Ein-/Ausreisebeschränkungen zwischen den Ländern der EU frei zu bewegen, auf Platz 1 der Vorteile, die die Fahrgäste mit der EU in Verbindung brachten. Die Möglichkeit unkompliziert europäische Nachbarstaaten zu bereisen, kulturellen Austausch zu pflegen und sich dabei als Teil der europäischen Gemeinschaft zu fühlen, wurde nicht nur von jenen hervorgehoben, die der EU positiv gegenüberstanden, sondern auch von denen, die eher oder deutlich kritisch auf die EU blickten.

Ebenfalls positiv wurde von den Fahrgästen die Möglichkeit grenzübergreifend mit und voneinander zu lernen (z.B. durch das EU-Austauschprogramm Erasmus) hervorgehoben. Die vielen europäischen Verflechtungen, die die EU ermögliche und fördere, leisteten den Fahrgästen zufolge einen Beitrag dazu, dass der europäische Kontinent die bislang längste Zeit des friedlichen Miteinanders und der Kooperation erlebe.

EU STEHT FÜR ...



Andere Teilnehmende fokussierten im Gespräch auf die Einhaltung von Menschenrechten in den Mitgliedsstaaten der EU: Dieses sei in weiten Teilen der Welt durchaus keine Selbstverständlichkeit. Gerade Teilnehmende mit Migrationsgeschichte (aber nicht nur diese) hoben hervor, dass für sie die EU sowohl mit der Wahrung von Menschenrechten innerhalb Europas als auch mit Freiheit verknüpft sei – dem Recht auf freie Meinungsäußerung, Berufswahl, Wahl des Wohnortes und der Lebensführung im Allgemeinen. Diese Errungenschaften standen für viele Fahrgäste im direkten Zusammenhang mit Demokratie als der Staatsform, die die Mitgliedstaaten der EU in ihren Grundlagen zusammenhalte und allen EU-Bürgerinnen und -Bürgern einen sicheren und vor Willkür geschützten Alltag sowie insgesamt eine hohe Lebensqualität garantiere.

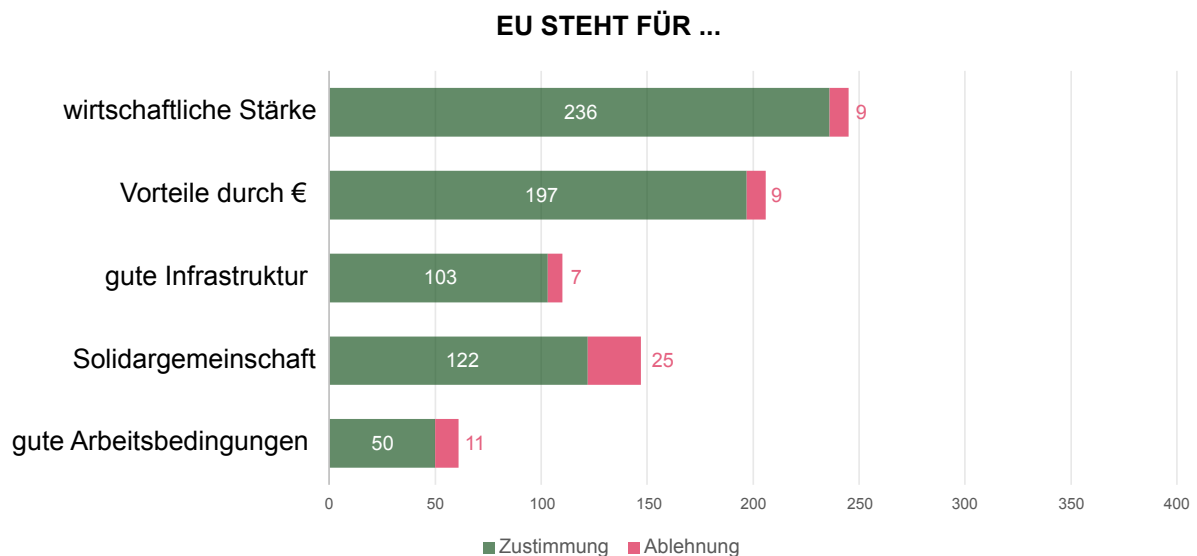


Der in Ländern der EU vergleichsweise hohe Lebensstandard wurde in den Gesprächen von Fahrgästen häufiger mit wirtschaftlichen Aspekten verknüpft, insbesondere mit der ökonomischen Stärke der europäischen Staatengemeinschaft durch intensive Kooperation im gemeinsamen Wirtschaftsraum. In diesem Kontext wurde häufiger die Einführung des Euros in fast allen EU-Mitgliedstaaten vor über 20 Jahren als positiv hervorgehoben. Die gemeinsame Währung wurde von Fahrgästen als international starke Währung bewertet, die den Handel im europäischen Binnenraum begünstige und darüber hinaus ganz alltagspraktisch eine Erleichterung beim Reisen und bei anderen finanziellen Transaktionen ins europäische Ausland bedeute.

In den Gesprächen über die wirtschaftlichen Vorteile der EU wurde auch die mehrheitlich als gut bewertete Infrastruktur in den Mitgliedstaaten genannt. Als Beispiele dienten EU-geförderte Busse und Bahnen, aber auch die Möglichkeit kostenlos/-günstig in alle europäischen Netze telefonieren zu können.

Als ein anderer Vorteil enger Zusammenarbeit und finanzieller Stärke des europäischen Wirtschaftsverbunds wurde von Fahrgästen die grenzübergreifende Solidargemeinschaft genannt, mit der sie die EU verbanden: In Not geratene Länder werden durch die Gemeinschaft solidarisch unterstützt. Die Gewissheit nicht alleine mit überwältigenden bzw. überfordernden Ereignissen umgehen zu müssen, sondern Teil eines starken Solidarverbundes zu sein, bewerteten Fahrgäste mehrheitlich ebenfalls als eine (wirtschaftliche) Errungenschaft der EU.

Des Weiteren als positiv bewertet wurden die starken Rechte für Arbeitnehmer/-innen sowie die guten Arbeitsbedingungen innerhalb Europas, die sich den Teilnehmenden zufolge ebenfalls deutlich von Arbeitsstandards in anderen Teilen der Welt unterschieden.



Transparenz und Vertrauen

Im Projektzeitraum wurde 451 Mal das komplexe politische und damit für viele Fahrgäste intransparente System der Europäischen Union diskutiert.

Zahlreiche Personen äußerten explizit, dass die EU und EU-Politik für sie entweder zu komplex oder zu wenig lebensnah sei, um sich damit zu beschäftigen. Für eine längere, intensivere Auseinandersetzung fehle ihnen die Zeit oder das Interesse.

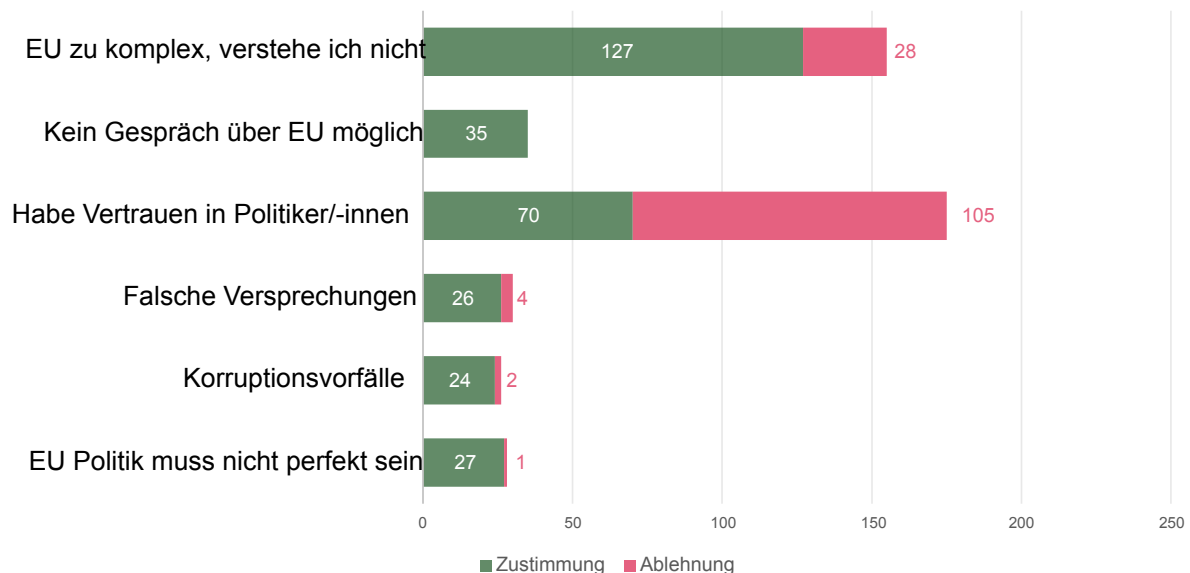
Für 35 Teilnehmende war die Intransparenz und Nichtnachvollziehbarkeit der EU so allumfassend, dass ein Gespräch nicht oder nur beschwerlich geführt werden konnte. Hier vermischten sich thematisch konsequent alle soziopolitischen Ebenen miteinander (Zivilgesellschaft, Kommune, Land, Bund, EU).

70 Fahrgäste blickten mit Vertrauen auf die Arbeit von EU-Politikerinnen und -Politikern: Diese würden sicherlich nach bestem Wissen und Gewissen im politischen Alltag handeln. Deutlich mehr Fahrgäste sahen dies anders. 105 misstrauten ihnen, denn die EU-Repräsentantinnen und -Repräsentanten würden ihre politischen Versprechen nicht einlösen. Ungefähr ähnlich viele Fahrgäste führten die in den letzten Jahren öffentlich gewordenen Korruptionsvorfälle – häufiger wurde dabei der Skandal um die Ex-Vizepräsidentin des Europäischen Parlaments genannt – als Erklärung an, warum sie EU-Politikerinnen und -Politikern mittlerweile eher misstrauten. Auch die als undurchsichtig empfundene Berufung von Ursula von der Leyen zur Kommissionspräsidentin wurde von Fahrgästen häufiger als Beispiel für intransparente Verfahrensweisen genannt, die bei ihnen nicht dazu beigetragen hätten, das Vertrauen in die EU zu stärken.

Auch wenn die Gefahr von Korruption oder undurchsichtigen Deals von anderen Teilneh-

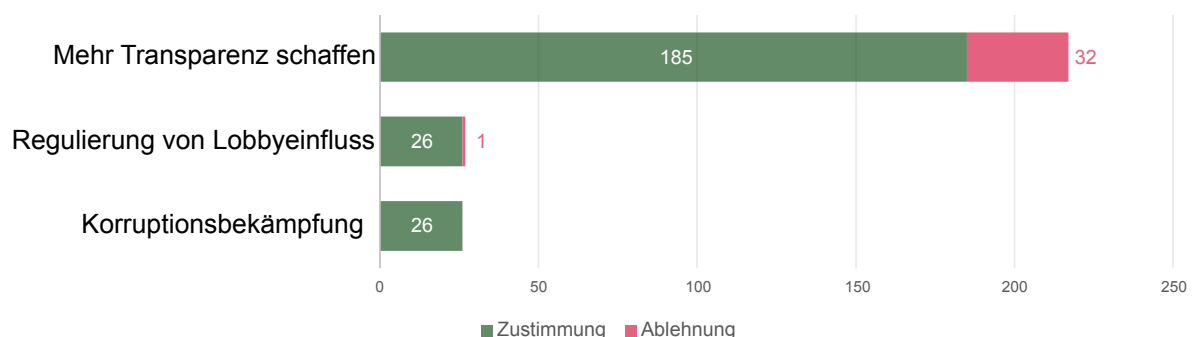
menden gesehen wurde, sprachen sich diese Fahrgäste für eine fehlertolerante Bewertung der EU aus: Die europäische Staatengemeinschaft sei zu groß und kompliziert, um perfekt sein zu können – die Vorteile würden die existierenden Nachteile dennoch deutlich überwiegen.

TRANSPARENZ UND VERTRAUEN



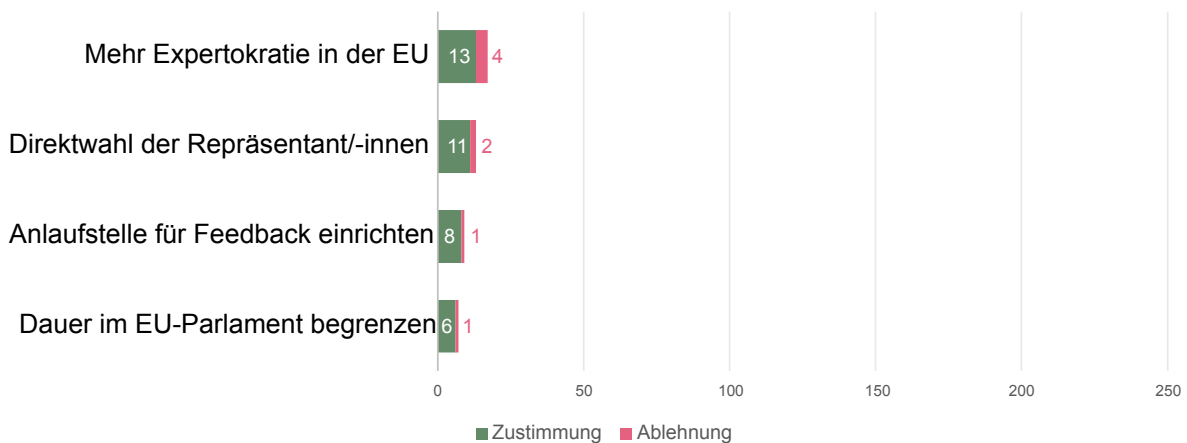
Gleichwohl ob Fahrgäste eher mit Misstrauen oder Vertrauen auf die EU blickten: Mehr Transparenz wünschten sich viele Teilnehmende. Damit war nicht nur eine leichtere Nachvollziehbarkeit von institutionsinternen Verfahren und Abläufen gemeint, sondern auch die Sichtbarmachung von gemeinsamen Zielen und Prioritäten sowie eine klare, ehrliche Kommunikation über Vor- und Nachteile der Entscheidungen, die in Brüssel und Straßburg getroffen werden. Da Teilnehmende ihre Vermutung äußerten, dass Lobbyinteressen wesentlich das Politikgeschehen im europäischen Parlament und anderen Gremien bestimme, wurde von diesen Fahrgästen der Wunsch nach Regulierung von Lobbyarbeit und Korruptionsbekämpfung eingebracht.

VERTRAUENSBLDENE MAßNAHMEN: TRANSPARENZ



Als weitere Maßnahmen, die das Vertrauen in die EU stärken oder zurückbringen könnten, formulierten und diskutierten Fahrgäste folgende Vorschläge:

VERTRAUENSBILDENDE MAßNAHMEN: INSTITUTIONEN

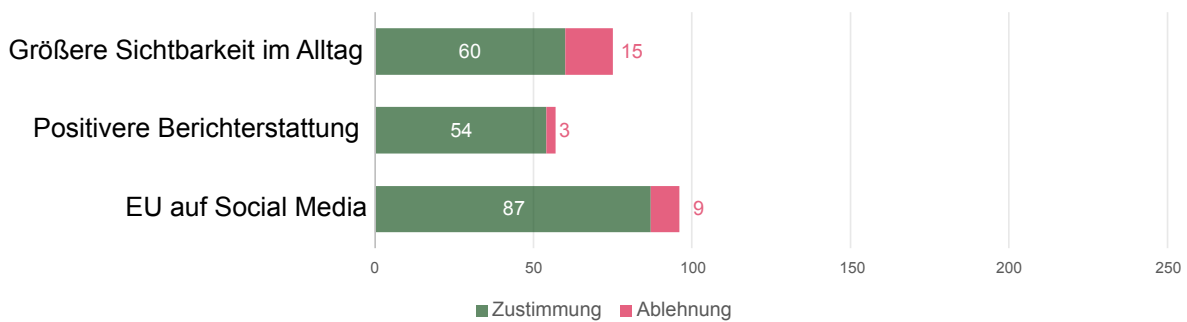


In eine andere Richtung gingen Diskussionen zwischen Fahrgästen über Transparenz im Sinne einer Sichtbarkeit der EU im Alltag: Von welchen Erleichterungen können die Bürgerinnen und Bürger der EU alltäglich profitieren? Genannt wurde das Beispiel des Unternehmens Apple, das auf Druck der EU ihren Ladesteckeranschluss so umstellen musste, dass dieser auch mit Geräten anderer Marken kompatibel ist. Auch die europäische Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) sei weltweit einmalig und schütze die Verbraucherinnen und Verbraucher vor der willkürlichen Abfrage und Nutzung privater Daten durch international agierende Tech-Konzerne. Beide Beispiele seien Erfolge der europäischen Staatengemeinschaft, die aber nicht nur viel zu wenig öffentliche Sichtbarkeit und Wertschätzung erhielten, sondern manchmal sogar komplett missverstanden und fehlinterpretiert würden¹. Hier solle die EU viel mehr Wert darauf legen, die Erfolge so zu kennzeichnen, dass sie von den Bürgerinnen und Bürgern im Alltag (richtig) wahrgenommen werden könnten.

Ebenfalls als zentral für die öffentliche Wahrnehmung der EU wurde von Fahrgästen die mediale Berichterstattung genannt. Hier wurde von Fahrgästen kritisiert, dass das Verhältnis von wohlwollender vs. kritischer Berichterstattung über die EU einen mehrheitlich negativen Eindruck hinterlasse: Anstatt das Bild einer zerstrittenen Staatengemeinschaft und eines überbordenden Bürokratieapparats zu zeichnen, könnten europäische Erfolgsgeschichten medial verbreitet werden. Auch das diene dazu, Transparenz über die EU herzustellen und gleichzeitig den Bürgerinnen und Bürgern Zuversicht in eine gelingende europäische Kooperation zu vermitteln. Sollte das über die öffentlich-rechtlichen Sendeanstalten nicht möglich sein, schlugen Fahrgäste vor, dass die EU selbst mediale Kanäle aufbauen und bespielen solle – z.B. über youtube oder tiktok. Auf diesem Weg könnte außerdem die Zielgruppe der unter 20-jährigen leichter angesprochen und erreicht werden.

1 So wurde von älteren Damen im metro_polis-Gespräch die DSGVO als das Einfallstor beschrieben, dass die EU aufgebaut habe, um private und „politisch unangenehme“ Chatverläufe kontrollieren und ggf. löschen zu können.

VERTRAUENSBLDENDE MAßNAHMEN: SICHTBARKEIT



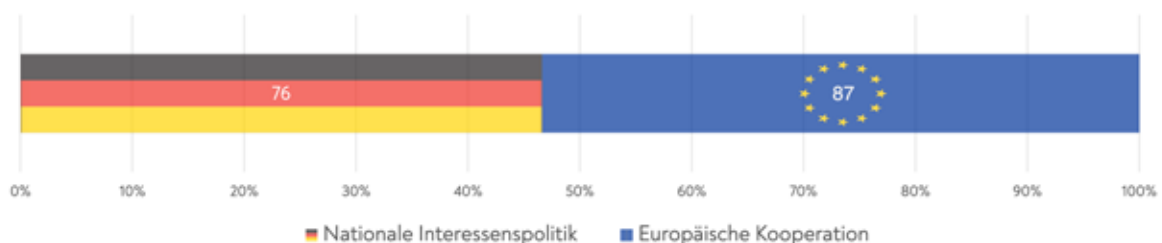
Innenpolitik

Vorgänge und Verfahren, die sich auf die Innenpolitik der Europäischen Union bezogen, waren während des Projekts insgesamt 367 Mal Gegenstand von Debatten unter Fahrgästen.

Der Eindruck, dass die 27 Mitgliedstaaten der EU nicht konstruktiv genug an gemeinsamen Lösungen arbeiteten und dafür eher ein zerstrittenes Bild der Öffentlichkeit präsentierten, zog sich wie ein roter Faden durch die Diskussionen zum Thema EU-Innenpolitik. Interessanterweise zeigten die Gespräche in der Bahn ungefähr die gleichen Diskussionsmuster wie auch auf EU-Ebene: Hauptgegenstand des thematischen Diskurses war das Spannungsfeld zwischen nationaler Interessenspolitik und europäischer Kooperation.

Dabei zeigte sich eine klare Spaltung unter den Fahrgästen hinsichtlich der Frage, ob sie eine Rückkehr zur Politik auf nationalstaatlicher Ebene oder eine Stärkung der europäischen Zusammenarbeit bevorzugten. Eine leichte Mehrheit von 11 Teilnehmenden sprach sich dafür aus, mehr auf Europa und die EU zu setzen und dafür ein Weniger an nationaler Interessenspolitik akzeptieren zu wollen. Insbesondere Fahrgäste, die Deutschland in Bezug auf die europäische Migrations- oder Wirtschaftspolitik als benachteiligt wahrnahmen, sprachen sich entschieden dagegen aus, der EU noch mehr Kompetenzen über nationale Politiken zu übertragen.

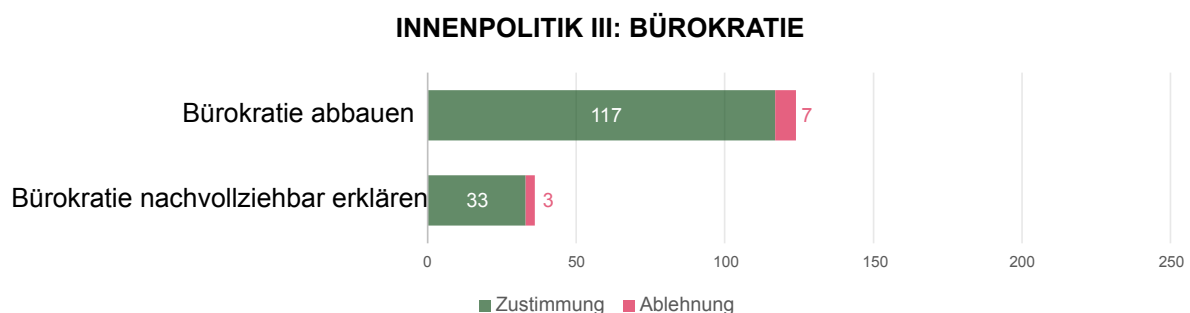
INNENPOLITIK I: NATION VS EU



Auch Fahrgäste aus anderen EU-Mitgliedstaaten hatten zu diesem Thema eine ähnliche Meinung, auch wenn sie diese aus einer anderen Position heraus einbrachten. So berichteten Teilnehmende aus Portugal, wie sehr die portugiesische Bevölkerung unter dem EU-Rettungsschirm und seinen Bedingungen gelitten hätte. Ihrer Meinung nach würden

finanzschwächere, kleinere Länder innerhalb der EU benachteiligt – was Zustimmung, aber auch deutlichen Widerspruch von anderen Teilnehmenden fand. Damit die EU in Zukunft weniger langwierige Diskussionsprozesse durchlaufen müsse und insgesamt schneller zu Ergebnissen kommen könne, sprachen sich Teilnehmende dafür aus, das derzeitige Konsensprinzip aufzuheben und stattdessen das Mehrheitsprinzip als Abstimmungsregel einzuführen. Auf diese Weise wäre es möglich, chronisch blockierende EU-Mitgliedsstaaten (hier wurde häufig Ungarn genannt) zu überstimmen. Das Thema der Mitgliedstaaten, die sich im Laufe der Zeit und mit der Wahl europafeindlicher, autoritärer Regierungen von den Grundlagen der EU abwandten, war insgesamt häufiger Gegenstand von Gesprächen unter den Fahrgästen. Die Fahrgäste sahen hier Handlungsbedarf, vertraten jedoch in Hinblick auf mögliche Vorgehensweisen unterschiedliche Positionen. Während sich eine klare Mehrheit dafür aussprach, schwierige EU-Mitglieder stärker zu sanktionieren, gingen die Meinungen zum Vorschlag, sich von querulanten Mitgliedstaaten in Zukunft leichter und schneller zu trennen, deutlich auseinander: 34 Fahrgäste stimmten zu, 30 lehnten ab. Es bestand breite Übereinstimmung in der Forderung, dass die EU künftig noch vorsichtiger bei der Aufnahme neuer Mitglieder sein solle.

Ein ganz anderer Diskussionspunkt zu innenpolitischen Vorgängen und Verfahren drehte sich um den hohen bürokratischen Aufwand und den Wunsch, dass die EU diesen abbauen möge. Gleichzeitig soll nicht unerwähnt bleiben, dass einige Fahrgäste auch Verständnis für die Bürokratie der EU zeigten, sofern die Gründe für diese nachvollziehbar dargestellt wurden und würden.



Migrationspolitik

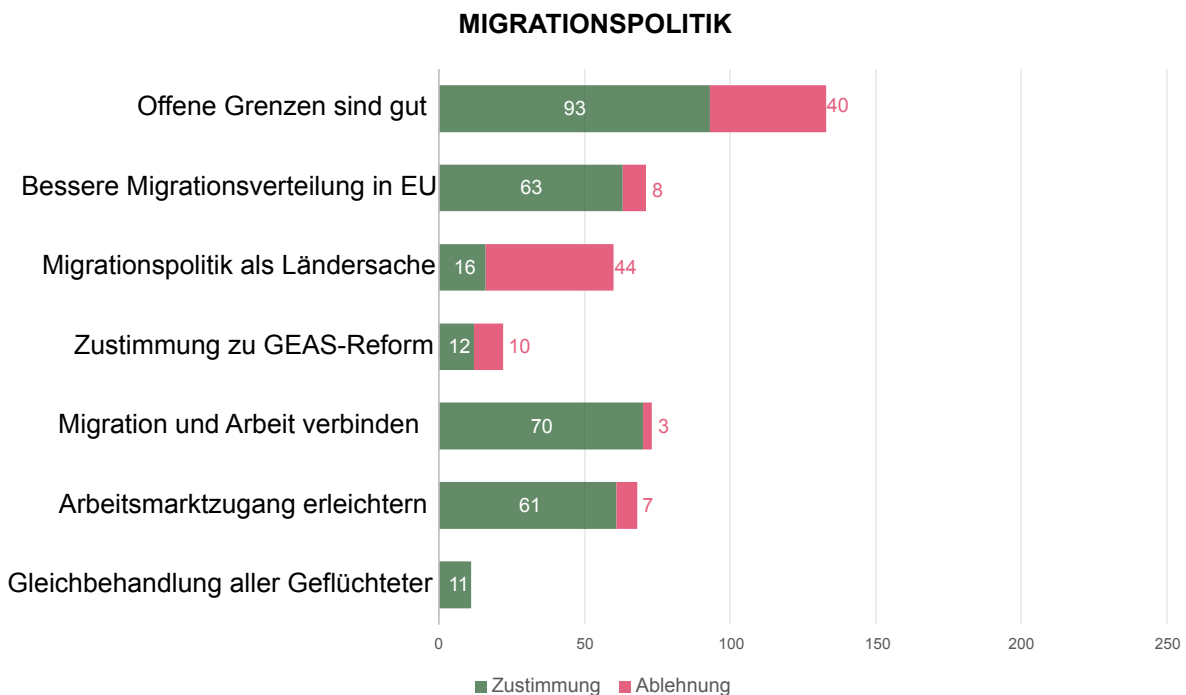
Migration und Migrationspolitik ist ein inhaltlicher Dauerbrenner in metro_polis-Gesprächsrunden, die auch im Projekt „Europa in Sachsen er_fahr_en“ häufig ins Gespräch eingebracht wurden, nämlich insgesamt 225 Mal.

Eine Mehrheit derjenigen, die über Migrationspolitik diskutierten, befürworteten offene Grenzen sowohl im EU-Binnenraum als auch an den EU-Außengrenzen. Diese Position wurde jedoch von fast der Hälfte der Teilnehmenden, die über diesen Punkt diskutierten, abgelehnt und dafür eine strengere Migrationspolitik gewünscht.

Einerlei, ob für oder gegen offene Grenzen: Einigkeit bestand bei den Diskutierenden darin, dass ein koordinierterer Umgang mit Asyl und Aufenthaltsgenehmigungen not-

wendig sei, insbesondere die Verteilung der Asylsuchenden in den EU-Mitgliedsstaaten betreffend. Dabei sprach sich eine Mehrheit dafür aus, dass Migrationspolitik nicht in der Hoheit der einzelnen Mitgliedstaaten liegen sollte, sondern ein koordiniertes Vorgehen auf europäischer Ebene erfordere. Auch die Reform des Gemeinsamen Europäischen Asylsystems (GEAS) wurde von insgesamt 22 Fahrgästen diskutiert. Dabei waren die Verhältnisse zwischen Zustimmung und Ablehnung fast ausgeglichen.

Migration wurde von Fahrgästen häufiger in Verbindung mit Arbeitsmarktpolitik gebracht. Dabei sahen die Fahrgäste, die über diesen Punkt im Gespräch waren, Vorteile darin, Migrant/-innen deutlich besser und schneller in den jeweiligen Arbeitsmarkt zu integrieren als es derzeit der Fall ist. Das würde den Fahrgästen zufolge auch bedeuten, den Zugang zur Arbeitserlaubnis für Geflüchtete eindeutig zu erleichtern. Einige Fahrgäste brachten an dieser Stelle ihr Unverständnis darüber in die Diskussion ein, warum die EU Geflüchtete aus unterschiedlichen Ländern unterschiedlich behandle. Sie wünschten sich im Sinne der europäischen Wertegemeinschaft, dass innerhalb der EU alle Menschen gleich behandelt werden sollten.



Außenpolitik

In gemeinsamen Straßenbahngesprächen wurde insgesamt 219 Mal über die Position der EU auf globaler Ebene diskutiert.

Die Mehrheit der Teilnehmenden sprachen sich dafür aus, dass sich die EU global mehr für Frieden einsetzen solle. Um diesem Ziel gerecht zu werden, betonten Fahrgäste die Notwendigkeit, dass die geopolitische Position der EU deutlich gestärkt werden müsse, insbesondere um gegenüber China und Russland bestehen zu können. Auch der US-amerikanische Einfluss auf die EU wurde von den Fahrgästen mehrheitlich kritisch gesehen: Die EU

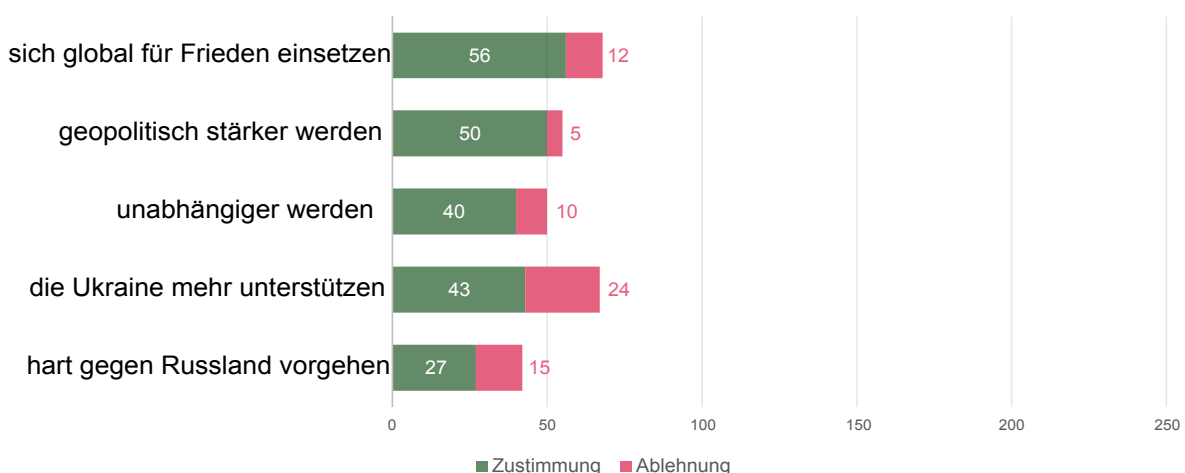
müsse sich aus der militärischen und geopolitischen Abhängigkeit der Vereinigten Staaten befreien.

Der russische Krieg gegen die Ukraine wurde von Fahrgästen in der Bahn in Bezug auf die Unterstützung der Ukraine durch die EU diskutiert und mehrheitlich für gut befunden.

Auch sprachen sich Fahrgäste mehrheitlich dafür aus, gegenüber Russland hart oder härter als bisher vorzugehen und klarere Grenzen aufzuzeigen. Allerdings ist das in der Bahn gewonnene Bild in Hinblick auf diese beiden Diskussionspunkte weitaus kontroverser als bei den allermeisten Themen: Jeweils ein wenig mehr als die Hälfte der teilnehmenden Fahrgäste vertrat die gegensätzliche Position und wünschten sich dementsprechend weniger Unterstützung der Ukraine und ein Zugehen der EU auf Russland.

Auch die außenpolitische Vergangenheit Europas wurden in Gesprächen unter den teilnehmenden Fahrgästen diskutiert. Obwohl die EU als politische Institution zu dem Zeitpunkt, als viele Menschenrechtsverbrechen unter den Flaggen europäischer Königreiche begangen wurden, noch nicht existierte, kritisierten Teilnehmende den gegenwärtigen und als eurozentrisch bewerteten Umgang der EU mit diesem Teil der europäischen Geschichte. Teilnehmende sprachen sich dafür aus, dass die EU endlich Verantwortung für die Konsequenzen der Kolonialzeit gegenüber betroffenen Ländern und Völkern übernehmen solle. Dieses bedeute ehrliche Aufklärungsarbeit über die Geschichte des europäischen Kolonialismus und dessen Auswirkungen bis in die Gegenwart. Auch solle die EU die Länder des globalen Südens als gleichwertig anerkennen und diese politisch und wirtschaftlich mit mehr Respekt behandeln.

AUßENPOLITIK: DIE EU SOLLTE ...

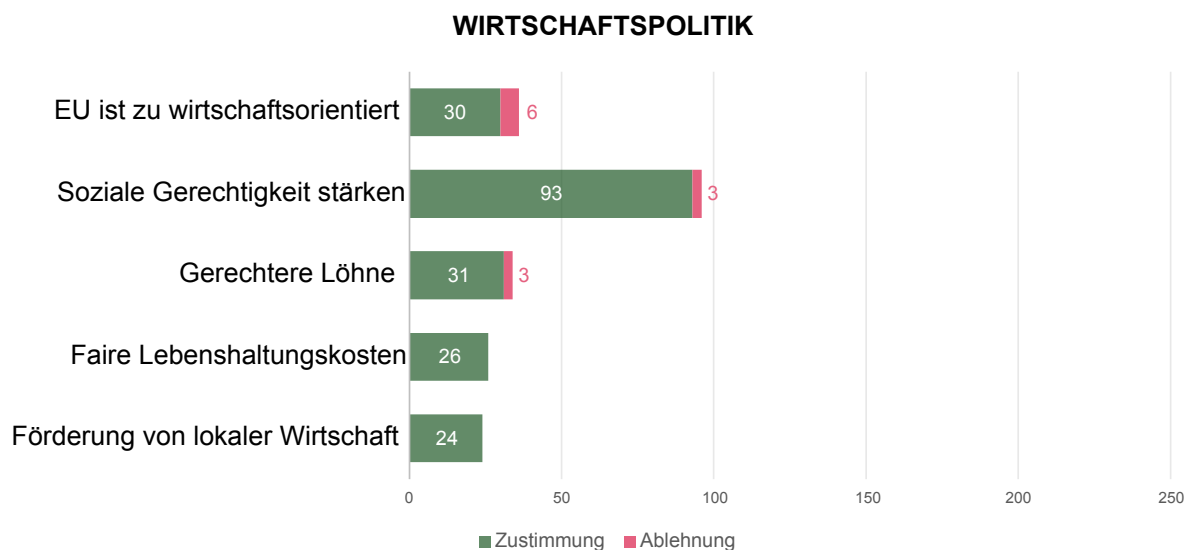


Wirtschaftspolitik

Das Thema Wirtschaftspolitik wurde in insgesamt 147 Gesprächen berührt und häufig mit sozialpolitischen Aspekten in Verbindung gebracht.

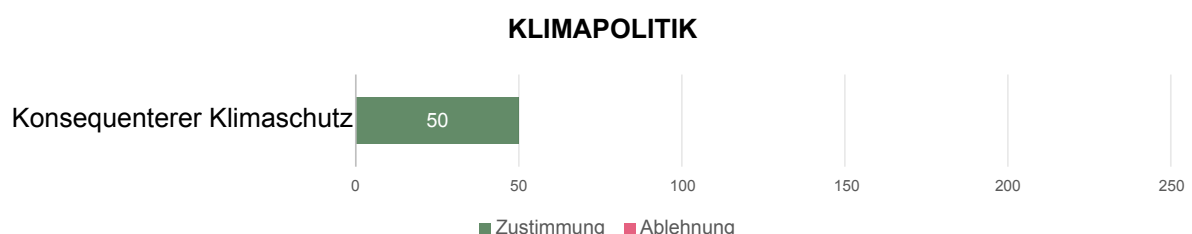
Die Meinung, dass die EU zu wirtschaftsorientiert sei, bildete ein Diskussionsschwerpunkt zum Thema Wirtschaftspolitik der EU. Einige Fahrgäste äußerten die Einschätzung, dass die heutige EU als Nachfolgeinstitution der Montanunion, die als rein wirtschaftliches Projekt zwischen einigen europäischen Ländern startete, immer noch (zu) stark diesen Geist atme. Diesen Fahrgästen war wichtig zu betonen, dass sich die EU um ein ausgewogenes Verhält-

nis zwischen ökonomischen Interessen und menschlichen Bedürfnissen bemühen müsse. Die EU solle sich stärker für soziale Gerechtigkeit und Minderheitenrechte einsetzen sowie dafür Sorge tragen, dass wirtschaftlicher Wohlstand und Wachstum zurück an die Bürgerinnen und Bürger in Europa fließe, zum Beispiel in Form von gerechten Löhnen und/oder fairen Lebenshaltungskosten. Außerdem solle die EU die Steuerschlupflöcher für Superreiche schließen und mit diesen Einnahmen die genannten Vorschläge finanzieren. Ein häufiger geäußelter, rein wirtschaftspolitischer Vorschlag bezog sich auf die Unterstützung von lokaler handwerklicher Produktion in kleineren und mittelständischen Betrieben. Anstatt Großkonzerne zu fördern, solle die EU auch lokale Märkte, Handwerksbetriebe, Kollektive etc. stärker in den Blick nehmen und unterstützen.



Klimapolitik

Das Thema Klima und Klimaschutz wurde in insgesamt 50 Gesprächen debattiert. Die Fahrgäste, die dieses Thema einbrachten, äußerten den Wunsch, dass sich die EU konsequent für Klimaschutzmaßnahmen engagieren solle. Diese Fahrgäste sahen in der EU als supranationalen Zusammenschluss eine politische Instanz, die in der Lage sei, maßgeblich zur Implementierung globaler Klimaschutzmaßnahmen beizutragen. Dieses schaffe kein europäisches Land für sich alleine – dafür brauche es die EU.



Mehr Europa wagen

Trotz aller Kontroversen, die auch in der Straßenbahn zum Thema Europa geführt wurden: Der europäische Gedanke begeisterte die Fahrgäste, die an metro_polis teilnahmen. Die Vision, Teil einer großen Gemeinschaft zu sein, die über den regionalen oder nationalen Bezugsrahmen hinausgeht, vermittelte ein Gefühl von europäischer Zusammengehörigkeit unter vielen, wenn auch nicht allen Teilnehmenden.

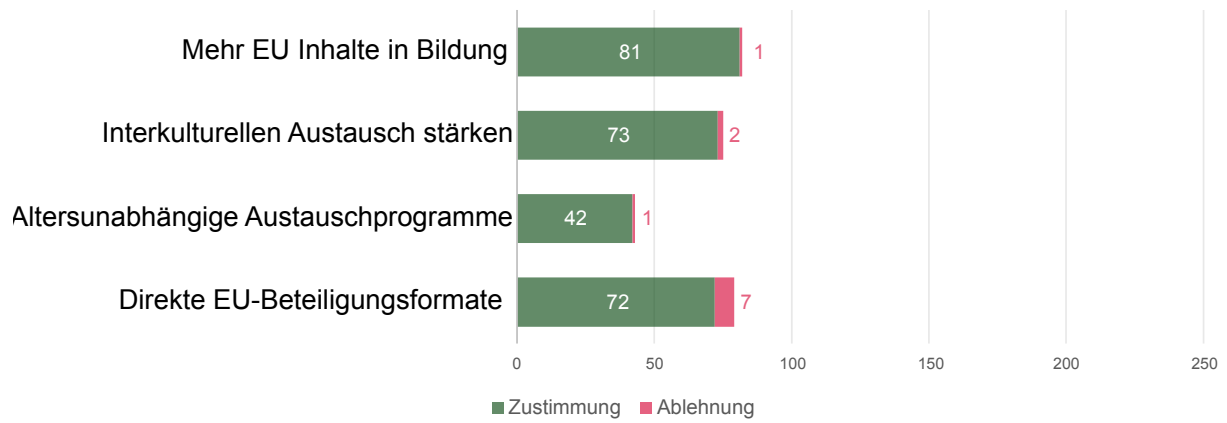
Vor dem Hintergrund des Brexits, der langjährigen Konflikte mit Staaten wie Ungarn und Polen sowie zunehmend nationalkonservativen Regierungen innerhalb Europas, stellten sich Fahrgäste die Frage, was getan werden könne, um die europäische Vision wieder mit mehr Leben zu füllen.

Für die meisten Fahrgäste stand schulische Bildung an erster Stelle: Eine möglichst frühe lebensnahe Vermittlung von europäischen Werten erschien ihnen genauso notwendig wie die Kenntnis von Verfahren und Abläufen innerhalb der EU, damit Schülerinnen und Schüler die Komplexität und Herausforderungen, aber auch die Chancen des europäischen Projekts entdecken könnten. Zur Umsetzung dieser Ziele wurde von den Teilnehmenden immer wieder der Wunsch nach mehr (inter-)kulturellem, europäischem Austausch laut, wie etwa länderübergreifende Begegnungsprogramme an weiterführenden Schulen aller Schultypen (nicht nur Gymnasien).

Dabei entstand im Laufe der Gespräche die Frage nach europäischen Austausch-/Begegnungsformaten für Menschen nach dem Abschluss von Schule und Studium. Der Wunsch nach altersunabhängigen, europäischen Austauschprogrammen stieß auf breite Zustimmung. Dabei kam die Überlegung auf, den beruflichen Kontext dafür zu nutzen: Innerhalb der EU könnten Arbeitnehmende aus einer Branche ihren Arbeitsplatz für eine gewisse Zeit mit Arbeitnehmenden aus der selben Branche tauschen. Der Vorteil wäre dabei nicht nur, Menschen in der Mitte ihres Lebens interkulturellen Kontakt für einen längeren Zeitraum zu ermöglichen, sondern gleichzeitig einen Prozess des beruflichen Voneinanderlernens und der grenzübergreifenden Wissensweitergabe zu ermöglichen – und damit wiederum das Verständnis eines gemeinsamen Europas der friedlichen Kooperation im Alltagsleben zu stärken.

Zu guter Letzt war die aktive Mitgestaltung von Europa durch Formate direkter demokratischer Beteiligung ein Thema, das angeregt von Fahrgästen diskutiert wurde. Die Perspektive, sich thematisch intensiver mit Fragestellungen auseinanderzusetzen, die die Bürgerinnen und Bürger der gesamten EU direkt betreffen würden, wurde nur von wenigen Teilnehmenden abgelehnt. Die überwiegende Mehrheit fand den Vorschlag sehr belebend und würde gerne an einem solchem Experiment – idealerweise zu einer nicht zu komplexen, schwerwiegenden Fragestellung – teilnehmen.

MEHR EUROPA WAGEN





metro polis e.V

Oskarstraße 1
01219 Dresden

0176-34532268

kontakt@metro-polis.online

Juni 2024