

sich eventuell in abgewandelter Form auch schon im **Kindergarten** umsetzen. Eine neue Perspektive für den Lernbereich Mobilität und Verkehr bietet sich in den offenen und geschlossenen Konzepten von **Ganztagschulen** oder Schulen mit einem Betreuungsangebot am Nachmittag. Die zusätzlichen Zeitrressourcen am Nachmittag bieten ideale Möglichkeiten für Projekte der Mobilitätsbildung. Ebenso wie für die Nachmittagsangebote im Rahmen der **Ganztagschule** eignen sich viele Praxistipps auch für den Einsatz bei **Spielgruppen**, im **Hort** oder bei Aktionen von **Jugendzentren**. Neben der Verwendung für den Unterricht soll das Praxisbuch auch **Eltern** eine Hilfestellung für Fragen rund um das Thema Verkehr und Kinder bieten. Durch die Verbindung des Themas Mobilitätsbildung mit Aspekten der Bildung für nachhaltige Entwicklung (BNE) ergeben sich zahlreiche Schnittpunkte mit dem Anliegen von **Bürgerinitiativen und Umweltverbänden**, die für ihre politische Arbeit im Bereich Verkehr hier Anregungen für die Durchführung von Aktionen mit Kindern erhalten können.

### 1.3 Übersicht über die Kapitel

Im Anschluss an dieses Vorwort wird im **2. Kapitel** nach einer Begriffsbestimmung von Mobilitätsbildung/Verkehrserziehung und einer Definition von Mobilität die historische Entwicklung von der Verkehrserziehung hin zur Mobilitätsbildung beleuchtet. Es wird begründet, warum der traditionelle Verkehrsunterricht – wie er an vielen Schulen trotz neuerer Lehrpläne, KMK-Empfehlungen und Richtlinien immer noch stattfindet – sich wandeln sollte und wie dies mit einem handlungs- und kompetenzorientierten (Sach-)Unterricht in Verbindung gesetzt werden kann. Dabei wird Bezug auf die Vorgaben der Kultusministerkonferenz, den Perspektivrahmen Sachunterricht (GDSU 2013), das Konzept der Bildung für nachhaltige Entwicklung sowie auf die aktuelle Diskussion über Unterrichtsgestaltung und Fachdidaktik genommen. Wer diesen theoretischen Hintergrund für seine Unterrichtsvorbereitung nicht direkt benötigt, kann sofort in das 3. Kapitel springen und sich dort Anregungen für die eigene Lerngruppe holen.

Im Hauptteil, dem **3. Kapitel**, finden sich zahlreiche Unterrichtsbeispiele und Anregungen für Mobilitätsprojekte mit didaktischen Überlegungen, Hinweisen zur Durchführung, Ideen für Unterrichtsreihen, Tipps für weitere Projekte, Material, Internetadressen und Literatur. Dem 3. Kapitel vorangestellt sind Erläuterungen zur Gliederung der einzelnen Beispiele und zu den Unterrichtsformen im Sachunterricht sowie Hinweise zur Arbeit mit dem Buch und den Kopiervorlagen. Die über 70 Kopiervorlagen stehen zum Ausdrucken auf der Internetseite [www.philipp-spitta.de](http://www.philipp-spitta.de) zur Verfügung. In den Kapiteln wird auf die jeweiligen

Arbeitsblätter verwiesen. Insgesamt werden keine fertigen Stunden oder Unterrichtsvorhaben vorgestellt, sondern Ideen skizziert, die der eigenen Lerngruppe und Altersstufe, den Verhältnissen vor Ort und den personellen Ressourcen entsprechend angepasst und abgeändert werden können. Im Kapitel 3.9 sind verschiedene Unterrichtsreihen für unterschiedliche Klassenstufen zusammengestellt, die die im Buch vorgestellten Unterrichtsideen und Arbeitsblätter in eine mögliche Reihenfolge bringen. Im Anhang (**Kapitel 4**) sowie am Ende der einzelnen Unterkapitel des 3. Kapitels wird Literatur zum Thema Verkehr und Mobilitätsbildung aufgeführt. Bei den Internetadressen ist zu beachten, dass diese sich im Laufe der Zeit ändern können oder genannte Seiten in der Form nicht mehr aufzufinden sind. Die Adressen sind auf dem Stand vom Sommer 2020. Es kann keine Verantwortung/Haftung für Inhalt oder Ausrichtung der angegebenen Links übernommen werden.

## **Danksagung**

**Dank gilt allen, die zur Entstehung des Buches beigetragen haben:**

- meiner Schule GS Kunterbunt im Herzen des Ruhrgebiets, den Kolleg\*innen und den Schüler\*innen, die mit mir in an der GS Kunterbunt und der GS Langforthstraße viele der hier dargestellten Unterrichtsideen erprobt haben,
- den Lehramtsanwärter\*innen und den Kolleg\*innen am Zentrum für schulpraktische Lehrerausbildung in Bochum, die mir kritische Rückmeldungen zu den vorgestellten Unterrichtsideen gegeben haben,
- dem Zukunftsnetz Mobilität in NRW, das das Layout dieses Praxisbuch finanziell unterstützt hat und die Ideen einer nachhaltigen Mobilität konstruktiv fördert (siehe auch Kapitel 3.8),
- dem VCD-Kreisverband Bochum/Gelsenkirchen/Herne, der den Druckkostenzuschuss des Buches unterstützt hat,
- der Grafikerin Marianne Steiner, für die Begleitung bei Layout und Gestaltung,
- dem Schneider Verlag Hohengehren für die gute Kooperation und die Geduld mit der ausstehenden Überarbeitung,
- meiner Frau Helke Stadtland für die konstruktiven Rückmeldungen und Anregungen sowie meiner Familie, die mich jederzeit unterstützt hat. Ihr ist das Buch gewidmet.

*Philipp Spitta, Bochum im Sommer 2020*

## 2. Vorfahrt für Kinder

### 2.1 Begriffsbestimmung: Verkehrserziehung und/oder Mobilitätsbildung?

Was ist eigentlich Mobilitätsbildung und wo liegt der Unterschied zur Verkehrserziehung? Dieser auf Lehrerfortbildungen häufig gestellten Frage soll im Folgenden nachgegangen werden.

Vordergründig handelt es sich nur um verschiedene Begriffe, die in der Regel sogar synonym gebraucht werden. In den Empfehlungen der Kultusministerkonferenz zu diesem Bereich war in den älteren Vorlagen nur von der Verkehrserziehung die Rede (KMK 1972, KMK 1994). In der Überarbeitung von 2012 (KMK 2012) wurde erstmals das Konzept der „Mobilität“ eingeführt und im Titel der Bereich nun mit „Verkehrs- und Mobilitätserziehung“ postuliert. Auf der KMK Homepage heißt es dazu: „Inhalte der klassischen Verkehrserziehung und Inhalte der Mobilitätserziehung werden zusammen gesehen und bilden im Unterricht eine Einheit“ (KMK 2012). In mehr als der Hälfte der Sachunterrichtslehrpläne der 16 Bundesländer taucht inzwischen der Begriff der Mobilität auf, in anderen ist nur von Verkehrserziehung die Rede (Blaseio 2014, S. 88). In Nordrhein-Westfalen wird seit einem Erlass von 2009 das Begriffspaar Verkehrserziehung/Mobilitätsbildung verwendet. Allerdings findet sich dazu keine konzeptionelle Begründung (vgl. MSW NRW 2009). In Niedersachsen wurde 2002 das anspruchsvolle und alle Schulstufen umfassende „Curriculum Mobilität“ eingeführt, in das Inhalte der Verkehrserziehung integriert worden sind und das sich explizit auch auf Elemente der Bildung für nachhaltige Entwicklung beruft (Curdt/Lindenberg/Ulbrich 2009, S. 85). Bundesweit ist das „Curriculum Mobilität“ in seiner konsequenten Form einmalig und eine wirkliche Erweiterung der bisherigen Verkehrserziehung zu einem modernen Mobilitätsansatz.<sup>1</sup> In Hamburg, Berlin und Brandenburg sind ebenfalls Aspekte der Mobilität in den Lehrplänen explizit genannt, während in Bayern und Sachsen beispielsweise durchgehend nur Verkehrserziehung thematisiert wird. Es gibt also in den verschiedenen offiziellen Strukturen der Bundesländer zumindest an einigen Stellen Tendenzen, die Begrifflichkeiten zu ergänzen oder neu zu besetzen.

---

1 Gleichzeitig weist der ehemalige Vorsitzende der Curriculum-Kommission darauf hin, dass dem ambitionierten Entwurf nach seinem offiziellen Start im Jahr 2002 keine weitere Unterstützung des Kultusministeriums mehr zuteil geworden sei, die Implementation an den Schulen auch 7 Jahre später kaum vorangekommen sei und nach wie vor an den Schulen die alte Praxis mit einer Dominanz der Sicherheitserziehung vorherrsche (vgl. Curdt 2009, S. 115).

Pauschalisierend könnte man sagen, dass mit dem Begriff der Verkehrserziehung die eher traditionellen, nur auf Sicherheitserziehung zielenden Konzepte der Verkehrspädagogik etikettiert werden. Mobilitätsbildung wird im Gegensatz dazu thematisch weiter gefasst. Der Verkehr ist im Grunde eine Folge von Mobilität von Menschen (siehe auch die Definition von Mobilität im nächsten Abschnitt). Diese Mobilität beziehungsweise die Mobilitätsentscheidungen von Menschen gilt es durch Schulprogramme, Unterricht oder Mobilitätsmanagement (auf Ebene von Kommunen oder Firmen und auch Schulen) zu beeinflussen und zu reflektieren. Es soll also nicht (nur) für eine Teilnahme am Verkehr erzogen, sondern ein Nachdenken über Verkehrsmittel, Vor- und Nachteile verschiedener Fortbewegungsmöglichkeiten sowie eine Beteiligung an Verbesserungen der bestehenden Verhältnisse ermöglicht werden (vgl. Spitta 2015a, S. 199).

Ohne an dieser Stelle eine für die Umsetzung in der Unterrichtspraxis wenig zielführende Diskussion über die Tradition und Definition des Bildungsbegriffs zu führen, scheint die Verwendung des Begriffs „Bildung“ im Zusammenhang mit „Mobilität“ bereits deswegen sinnvoll, da somit eine Anbindung an das inhaltlich nahestehende Konzept der „Bildung für eine nachhaltige Entwicklung“ besteht. Der Bildungsbegriff impliziert hier eher den Anspruch, die Handlungsebene mit einer reflexiven Ebene und einem Kompetenzerwerb zu verbinden und nicht nur das in den Erziehungskonzepten im Vordergrund stehende Erlernen von Verhaltensweisen und Fertigkeiten in den Mittelpunkt zu stellen.

Um die inhaltliche und thematische Neuausrichtung zu kennzeichnen, ist in diesem Buch in der Regel von Mobilitätsbildung die Rede. Diese kann und soll auch Aspekte von Verkehrs- und Sicherheitserziehung beinhalten. Ein neuer Begriff ist auch deswegen sinnvoll, weil die traditionelle Verkehrserziehung – wie noch im historischen Rückblick zu zeigen sein wird – in Bezug auf Inhalt und Konzept zum Teil noch in alten pädagogischen Lehr- und Lernkonzepten verhaftet und wenig kompatibel mit aktuellen Anforderungen an einen kompetenzorientierten Fach- und Sachunterricht ist.

## **2.2 Mobilität**

Mobilität, abgeleitet vom lateinischen „mobilitas“, steht für „Beweglichkeit“. Sie bedeutet Bewegungsfreiheit und Selbstverwirklichung sowie die Wahrnehmung von Lebenschancen (vgl. Spitta/Wittkowske, 2009, S. 4). Mobil zu sein, in Bewegung zu sein, ist in verschiedener Hinsicht ein menschliches Grundbedürfnis. In Abgrenzung zur sozialen Mobilität, also beispielsweise dem Aufstieg in eine

Bild 5:  
Mobilität ist  
in Deutsch-  
land meist  
Automobilität



andere soziale Schicht, ist in diesem Kontext von Mobilität im Raum die Rede. Gemeint ist das Unterwegssein zur Schule und zur Arbeit, zum Einkaufen, die Mobilität in der Freizeit und auf Reisen. Neuerdings kann auch von einer digitalen Mobilität in Netzwerken und auf Datenautobahnen gesprochen werden. Räumliche Mobilität ist ein Grundpfeiler unseres Wirtschaftssystems, in dem Menschen und Waren unterwegs sind. Ohne Mobilität und entsprechende Einrichtungen und Anlagen dazu gäbe es keine Möglichkeit, seinen Standort zu verändern und zu wechseln, Erfahrungen in neuen und anderen Räumen zu sammeln (vgl. auch Kesselring 2009, S. 16). Besonders wenn die Mobilität eingeschränkt ist, wird ihre Bedeutung wahrnehmbar. Für Menschen mit Mobilitätsbehinderungen ist es oft schwer, gleichberechtigt am sozialen und wirtschaftlichen Leben teilzuhaben. Wird die Bewegungsfreiheit durch Naturkatastrophen, Unglücksfälle, eine Pandemie wie 2020, technische Defekte oder Streiks eingeschränkt, wird unsere Abhängigkeit von einer reibungslosen Mobilität deutlich: Waren werden nicht geliefert, die Wirtschaft gerät in's Stocken, Menschen können nicht oder nur verspätet ihre Ziele und Arbeitsplätze erreichen.

Große Teile der Wirtschaft sind direkt oder indirekt von Verkehrsmitteln und -anlagen abhängig oder stellen diese zur Verfügung. Mobilität bietet für unsere Gesellschaft zahlreiche Vorteile, die Kinder im Grundschulalter schon wahrnehmen können. Sie bedeutet, dass man sich frei und meist bequem von A nach B bewegen kann oder dass man, sofern die sozio-ökonomischen und politischen Voraussetzungen vorhanden sind, reisen kann. Die fast uneingeschränkte, globale Verfügbarkeit von Waren hat zur Folge, dass (zumindest in einigen Teilen der Welt) die Regale in den Geschäften gut gefüllt sind: Spielzeuge aus China, Computerkonsolen aus Taiwan, T-Shirts aus Bangladesch, Tomaten im Winter aus Spanien, Bananen aus Südamerika gehören wie selbstverständlich zum Warenangebot bei uns (Spitta 2016b, S. 62f.).