

Tina Gottmann

Besprechung von Verkehrsclub Deutschland e.V. (Hrsg.): Spitta, Philipp (2005): Praxisbuch Mobilitätserziehung.

Unterrichtsideen, Projekte und Material für die Grundschule. Baltmannsweiler: Schneider Verlag Hohengehren. 232 Seiten, 19,00 Euro.

Auf dem Buchtitel findet sich ein Verkehrsschild, das zu den Gefahrenzeichen gehört. Dieses wird von pikto-grammatisch dargestellten Kindern von innen heraus aufgebrochen: die Kinder brechen aus dem Gefahrenschild aus! Welch Symbolik – welch Widerspruch? Assoziiert man zum geschriebenen Titel „Mobilitätserziehung“ noch Anpassung an oder Reaktion auf bestehende Verkehrssysteme, provoziert das Bild auf dem Einband eher anarchistische Ideen im Umgang mit bestehenden Mobilitätssystemen, wenigstens aber einen aktiv gestaltenden Umgang mit diesen. Reaktion oder Aktion? Die auf dem Einband anmutende Zwiespältigkeit zwischen Erziehung und Bildung, die wie ein Spiegel der Diskussion um das Verhältnis von Mobilität(-sbildung) und Verkehrserziehung wirkt¹, löst sich im Buch als durchaus gelungenes praktisches Programm einer Mobilitätsbildung zwischen Reaktion und Aktion auf. Anders formuliert: Philipp Spitta entwickelt eine praxisorientierte Mobilitätsbildung zwischen aktiver Sicherheitserziehung und dem Ernstnehmen und Gestalten der Mobilitätsbedürfnisse von und mit Kindern.

Philipp Spitta ist Grundschullehrer in Bochum und Lehrbeauftragter an der Universität Oldenburg. Das Praxisbuch Mobilitätserziehung richtet sich an Lehrerinnen und Lehrer der Klassenstufen eins bis sechs, an Studierende und Lehrende an lehrerbildenden Hochschulen sowie an Fachleiterinnen und Fachleiter, Referendarinnen und Referendare.

Nach einem Geleitwort von Astrid Kaiser wird in einem Vorwort und in einer Einleitung das den folgenden Unterrichtsideen immanente Verständnis von Mobilitätserziehung als notwendige Erweiterung der traditionellen Verkehrserziehung dargelegt und begründet. Es folgt die Praxis der Mobilitätserziehung mit einem Umfang von über drei Vierteln der Buchseiten. Diese wird in Beispielen, Ideen, Unterrichtsreihen und Projekten konkretisiert, die nach sieben thematischen Bereichen eingeteilt und mit informativen Literaturtipps und Internetlinks versehen sind.

Ich stelle zunächst die einzelnen Kapitel vor und orientiere mich dabei an dem von Spitta benutzten Begriff Mobilitätserziehung, bevor ich in einem Fazit die für mich wesentlichen Charakteristika des Buches zusammenfasse.

Geleitwort (Prof. Dr. A. Kaiser)

Astrid Kaiser eröffnet ihr Geleitwort mit einer Kritik an der praktischen Verkehrserziehung. „Stofflernen und Wiedergabe ist der zentrale heimliche Lehrplan des Verkehrsunterrichts der vierten Klassen.“ (Kaiser; Spitta 2005, S. 1) Sie stellt diesem Vorgehen die Fähigkeiten der Schülerinnen und Schüler in der Umwelterkundung entgegen. So unterstützt sie Philipp Spitta in der Argumentation für eine Mobilitätsbildung als Bildungsfeld der Allgemeinbildung, in der die Fähigkeiten der Kinder ernst genommen werden. (vgl. Kaiser; Spitta 2005, S. 1)

Vorwort

Das Vorwort dient Philipp Spitta zur Darstellung des VCD (Verkehrsclub Deutschland) Konzepts der Mobilitätserziehung als Erweiterung der Verkehrserziehung (vgl. Spitta 2005, S. 3). Bestehende Kampagnen des VCD werden hervorgehoben und das Buch als Fortsetzung der Arbeit des Verkehrsclubs eingeordnet.

Einleitung: Vorfahrt für Kinder

Der als Einleitung betitelte Part des Buches entspricht dem Theorieteil und gliedert sich in 13 prägnante und sprachlich sehr eingängige Kapitel. In diesen erläutert der Autor das hier vorgeschlagene Konzept der Mobilitätserziehung aus verschiedenen argumentativen Richtungen. Mobilitätserziehung versteht Spitta als „Erweite-

¹ Zum Dilemma der Verkehrserziehung als Reaktion auf bestehende Verkehrssysteme siehe Warwitz, Siegbert (1994), S. 24f.

„Der Grundstein für die spätere Verdrängung von Kindern aus dem öffentlichen Raum und ihre Verbannung in umzäunte Spielplätze oder pädagogisch begleitete Situationen war hiermit gelegt.“ (Spitta 2005, S. 12)

Der Autor beschreibt, unter welchen (Verkehrs-)Bedingungen Kinder heute aufwachsen und wie sie Straßenverkehr erleben. Hierzu gehört eine Analyse der Einschränkungen und Probleme von Kindern im Zusammenhang mit Straßenverkehr. Exemplarisch genannt seien gesundheitliche Probleme, motorische Störungen durch Bewegungsmangel oder weniger selbständig gewonnene Erfahrungen auf Wegen durch häufige Begleitung Erwachsener (vgl. Spitta 2005, S.17f.). Neben den eindrücklichen und stichhaltigen Beschreibungen der negativen Auswirkungen des Straßenverkehrs auf Kinder werden, als weiteres Argument für eine notwendige Erweiterung der Verkehrserziehung, die entstehenden CO₂ Emissionen und der damit einhergehende Klimawandel benannt.

Durch die Erläuterung der Verkehrsproblematik bezogen auf Kinder und Umwelt, verbunden mit der Beschreibung von Sicherheitserziehung als Anpassung an bestehende, problematische Verkehrssysteme, gelingt Philipp Spitta eine bestechende Argumentation für die notwendige Erweiterung der sicherheitsdominierten Verkehrserziehung.

So wird kritisch darauf hingewiesen, dass es sich bei der Sicherheitserziehung in der Grundschule - bei aller gegebenen Notwendigkeit - immer auch um eine von der oder dem Lehrenden sicher nicht implizierte Förderung des Autoverkehrs handelt (vgl. Spitta 2005, S. 14). Vorausgesetzt der oder die Lehrende hat den mündigen Bürger vor Augen, kann es nicht Ziel des Unterrichts sein, an bestehende Missstände anzupassen.

Hier setzt Philipp Spitta an. Engagiert liefert er Begründungszusammenhänge für den Ausbau der alten Verkehrserziehung, die zum überwiegenden Teil aus einer eher passiv angelegten Sicherheitserziehung bestand, hin zu einer aktiven Mobilitätserziehung, die Bedürfnisse von Kindern in Bezug auf Mobilität ernst nimmt. So versteht er Mobilitätserziehung im Sinne der Empfehlung der Kultusministerkonferenz von 1994 als Sozial-, Sicherheits- Umwelt- und Gesundheitserziehung (vgl. Spitta 2005, S. 42). Interessant erscheint dabei, dass er neben dem konkreten Unterricht auch das Schulleben als solches und Schule als Institution in den Blick nimmt. Benennt er als Adressaten des *Unterrichts* als einer Säule der Mobilitätserziehung Schülerinnen und Schüler, so geraten durch die zweite Säule *Schule als Institution* auch Eltern, Lehrerinnen und Lehrer, Politikerinnen und Politiker, Planerinnen und Planer und auch hier wieder Schülerinnen und Schüler in den Fokus (vgl. Spitta 2005, S. 33). In dieser Ausrichtung wird eine Grunderneuerung seines Ansatzes gegenüber der Verkehrserziehung deutlich und gleichzeitig Möglichkeiten zur Nutzung von Mobilitätserziehung sowohl zur Schulentwicklung als auch für Stadtteilarbeit erkennbar. Zur Begründung des Zwei-Säulen-Programms bezieht sich Spitta auf Klafki:

„Die alte sicherheitsdominierte Verkehrserziehung bürdete den Kindern die Verantwortung für ihre körperliche Unversehrtheit im Straßenverkehr auf. Es wäre eine maßlose Überforderung, angesichts der immensen durch den Straßenverkehr verursachten Probleme, nun Kindern im Rahmen der Mobilitätserziehung die Verantwortung zur Verbesserung der Lebensverhältnisse zu übertragen. Die Schule und noch weniger die Schüler/innen können die von der Gesellschaft produzierten Probleme lösen. Im Sinne Wolfgang Klafkis sollen bei der schulischen Bildung aber epochaltypische Schlüsselprobleme exemplarisch im Unterricht thematisiert und dabei „...die Einsicht in die Mitverantwortlichkeit aller angesichts solcher Probleme und Bereitschaft, an ihrer Bewältigung mitzuwirken“ erzielt werden (Klafki 1992, S. 19). Das Themenfeld Umwelt und Verkehr ist ein solches Schlüsselproblem.“ (Spitta 2005, S. 32f.)

Unter Betrachtung der Problemstellung Verkehr und Umwelt wird dann auch eine wesentliche Grundlage von Mobilitätserziehung nach Spitta deutlich, nämlich „...die Wertentscheidung, den Primat des motorisierten Individualverkehrs in Frage zu stellen.“ (Spitta 2005, S. 43) Aus dieser Leitidee entwirft er für den folgenden Praxisteil ein inhaltliches Programm.

Philipp Spitta gelingt in der Einleitung eine äußerst anschlussfähige Kommunikation in Bezug auf seine Adressatengruppe. Das Buch ist ein Praxisbuch und richtet sich damit wahrscheinlich in der Mehrzahl an Leserinnen und Leser, die alte Verkehrserziehungskonzepte unterrichten oder aber als Hintergrund im Kopf haben. Hier erscheint es mir taktisch einleuchtend, von einer *Erweiterung* der Verkehrserziehung zu sprechen.

Legt man den Maßstab anders an, zum Beispiel an ein theoretisches Konzept zur Mobilitätsbildung, muss man konstatieren, dass zwar Begründungen für eine notwendige Änderung der Verkehrserziehung ausgesprochen gut gelungen sind, der konzeptionelle Rahmen eines alternativen Konzepts hingegen noch ausbaufähig wäre. Dies deutet sich bereits in der Bezeichnung des Theorieteils als „Einleitung“ an, obwohl diese immerhin 13 Kapitel umfasst. Ich meine in Spittas Ansatz zu erkennen, dass es sich hier nicht um eine bloße Erweiterung von Verkehrserziehung handelt, sondern tatsächlich um einen neuen Ansatz², nur sollte das dann auch kommuniziert und in ein tragfähiges Theoriegerüst eingearbeitet werden. Möglich und sinnvoll erscheint mir ein solcher

² Dass es sich um einen neuen Ansatz und nicht um eine bloße Erweiterung von Verkehrserziehung handelt, wird in Spittas didaktischen Prämissen wie Handlungsorientierung und Mehrperspektivität deutlich.

Ansatz mit Hilfe des Konzepts einer Bildung für eine Nachhaltige Entwicklung.³ Gerade weil Spitta sich an vielen Stellen immer wieder auf das Leitbild einer Nachhaltigen Entwicklung bezieht (z.B. Spitta 2005, S. 3; 25; 26; 98) und mit diesem argumentiert, könnte eine didaktische Ausrichtung und Begründung mit Hilfe des Konzepts Bildung für eine Nachhaltige Entwicklung seinem Ansatz der Mobilitätserziehung mehr Kontur verleihen.

Praxis der Mobilitätserziehung. Beispiele, Ideen, Unterrichtsreihen und Projekte

Im Hauptteil des Buches werden rund 40 Unterrichtsideen zur Mobilitätserziehung konkretisiert, die auf den in der Einleitung beschriebenen Grundlagen beruhen. Spitta teilt seine Ideen in sieben inhaltliche Kapitel auf: Schulwege, Stadtteil- und Verkehrserkundungen, Mobilität und Umwelt, Fahrrad, Bus und Bahn, Bewegung und Spiel sowie Eltern und Mobilitätserziehung. Jedes Kapitel wird kurz mit einer Begründung des Inhalts eingeleitet, bevor die Unterrichtsbeispiele beschrieben werden. Deren Darstellung folgt einem festen Schema, eingeteilt in:

- a) Didaktische Überlegungen / Einordnung in die Mobilitätserziehung
- b) Handlungsanregungen
- c) Material
- d) Tipps
- e) Literatur / Adressen / Internet
- f) Arbeitsblätter / Kopiervorlagen

Die Einteilung macht deutlich, dass es sich bei den Praxisvorschlägen nicht um festgelegte Einheiten handelt, sondern um Ideen, mit denen Lehrerinnen und Lehrer je nach Klassensituation und eigenen Vorstellungen arbeiten können. Dabei geben Spittas Vorschläge eine Richtung vor, die in den didaktischen Überlegungen immer kurz und eingängig dargelegt wird.

Generell fordert Spitta mit Bezug auf Astrid Kaiser einen handlungsorientierten und kommunikativen (Sach-)unterricht für Mobilitätserziehung, der auch in der Form von Projekten stattfinden kann (vgl. Spitta 2005, S. 45f.).

Dieser Anspruch wird in seinen Unterrichtsideen konsequent verfolgt. Sie zeichnen sich durch einen hohen Grad an Schülerorientierung sowie durch Elemente des entdeckenden und des partizipativen Lernens aus. Besonders hervorzuheben sei die Alltagsorientierung der Vorschläge, die es Lehrerinnen und Lehrern ermöglicht, die Ideen ohne allzu großen Aufwand umzusetzen.

Anstatt Unterricht im klassischen Sinne nur im Klassenraum stattfinden zu lassen, versteht Spitta Mobilitätserziehung im Sachunterricht als tatsächliche Sachbegegnung. An vielen Beispielen macht er deutlich, wo das Verlassen des Schulgeländes zur Begegnung mit der Sache, hier Verkehrssituationen, Sinn macht. Es werden Beispiele zu Stadtteil- und Verkehrserkundungen unter speziellen Fragestellungen entwickelt, die für problematische Wirkungen des Straßenverkehrs sensibilisieren und Lösungsmöglichkeiten aufzeigen helfen (vgl. Spitta 2005, S. 66-97). Spitta macht außerdem Vorschläge zur Planungsbeteiligung von Kindern an Räumen, die er am Beispiel einer Schulhofumgestaltung konkretisiert (vgl. Spitta 2005, S. 120-126). Aber auch klassische Elemente der Verkehrserziehung wie das Lernen von Verkehrsschilderbedeutungen überführt Spitta aus dem Duktus des „Stofflernen und Wiedergabe“ (Kaiser; Spitta 2005, S. 1) in handlungsorientierte Sachbegegnungen (vgl. Spitta 2005, S. 86-88). In diesem Sinne versteht Spitta Mobilität tatsächlich als Bewegung oder bewegtes Lernen, was konkret in Kapitel „3.6. Bewegung und Spiel“ deutlich wird.

Wenn auch nur wenige Beispiele genannt werden können, die Tendenz wird deutlich: die Forderung einer an den Bedürfnissen der Kinder ausgerichteten Mobilitätserziehung löst Spitta ein. Er versteht es, verkehrserziehende Leserinnen und Leser nach einer gelungenen Irritationsphase in der Einleitung an die Hand zu nehmen und sie mit praktischen Unterrichtsideen auf den Weg einer Mobilitätserziehung zu führen. Diesen beschriebenen (und allesamt erprobten!) Unterrichtsideen merkt man an, dass sich in Philipp Spitta die Erfahrung eines langjährig praktizierenden Lehrers mit der Kreativität eines seit vielen Jahren an neuen theoretischen Entwicklungen partizipierenden und engagierten Denkers vereinen.

Fazit

Ein Praxisbuch für die Grundschule – dieses Versprechen wird eingelöst, das Praxisbuch ist tatsächlich ein solches und ich halte es für äußerst gelungen. Der Praxisteil nimmt mehr als drei Viertel des Buches ein und ist ganz offensichtlich von einem kreativen und engagierten Grundschullehrer geschrieben. Die Vorschläge wurden von Philipp Spitta im Unterricht erprobt, das merkt man ihnen an. Neben konkreten Anregungen regen sie durch

³ Ansätze einer Mobilitätsbildung unter der Perspektive einer Bildung für eine Nachhaltige Entwicklung findet man z.B. in: Haan / Harenberg (1998) oder im Curriculum Mobilität: www.curriculum-mobilitaet.de, bzw. Curdt, Erwin/Bodo Lindenberg/Ulbrich, Klaus Peter (2005)

ihre Offenheit und viele Literatur- und Internettipps zu weiteren Ideen an und vor allem: sie machen Lust auf Mobilitätsbildung. Gerade letzteres scheint mir ein nicht zu unterschätzender Gewinn des Buches zu sein.

Begründungen für Mobilitätserziehung – eine Abkehr von alten Verkehrserziehungskonzepten wird durch engagierte und eingängige Begründungen geleistet. Spitta argumentiert mit Auswirkungen des Straßenverkehrs auf Kinder und auf die Umwelt. Das ist zulässig und richtig, doch würde es meines Erachtens durchaus Sinn machen, generell mit gesellschaftlichen Herausforderungen von Mobilität zu argumentieren. Die Analyse sozialer Dimensionen von Mobilität und Verkehr (auch positiver und nicht nur auf Kinder sondern auch auf andere gesellschaftliche Gruppen bezogen!) kann durchaus erhellend auf die Problemanalyse wirken und somit weitere Inhaltsbereiche einer Mobilitätsbildung erschließen. Als Beispiel sei hier auf Aspekte der Chancengleichheit im Sinne von Zugang zu Mobilitätsdiensten verwiesen.⁴

Mobilitätserziehung – der Ansatz wird als Sozial-, Sicherheits-, Umwelt- und Gesundheitserziehung basierend auf den zwei Säulen Unterricht und Schule als Institution beschrieben. Die wichtigen Forderungen und Vorschläge Spittas könnten durch einen stärker entwickelten Bezug zu einem Konzept wie Bildung für eine Nachhaltige Entwicklung sinnvoll eingeordnet und argumentativ unterstützt werden.

Auch wenn im Buch die Verwendung des Begriffes Mobilitätserziehung als anschlussfähige Variante an Diskussionen und vorhandene Lehrpläne gerechtfertigt wird (vgl. Spitta 2005, S. 8), möchte ich dafür plädieren bei weiteren Veröffentlichungen vom *Themenfeld Mobilität im Kontext einer Bildung für eine Nachhaltige Entwicklung* oder aber auf den Terminus *Mobilitätsbildung* zurückzugreifen.⁵ Möchte man tatsächlich vorhandene Konzepte der Verkehrserziehung in ein neues Verständnis von Mobilität überführen, so sollte man mit Begriffen arbeiten, die diesen Wandel kennzeichnen. Abraten möchte ich von der Verwendung der vorgeschlagenen Variante „Bildung für eine nachhaltige Mobilität“ (Spitta 2005, S. 8). Bildung für eine Nachhaltige Entwicklung ist der Begriff für ein Allgemeinbildungskonzept, unter welches bestimmte Themenfelder fallen. Mobilität ist eines dieser Themenfelder, die im Kontext einer Nachhaltigen Entwicklung eine entscheidende Rolle spielen, aber es ist nicht das Einzige. Von Bildung für eine Nachhaltige Mobilität zu sprechen, halte ich deswegen, aber auch wegen der Gefahr eines alltagssprachlichen Gebrauchs des Wortes „nachhaltig“ im Sinne von „dauerhaft“ (vgl. Spitta 2005, S. 46), für ungünstig.

Zu guter Letzt sei eine weitere Anmerkung gestattet: Grundschulen betrachten Verkehrserziehung bereits als festes Element des Grundschulunterrichts. In diesem Bereich kommt es darauf an, einen Paradigmenwechsel von der Verkehrserziehung zu einer Mobilitätsbildung zu vollziehen. Hier leistet Philipp Spitta mit seinem Buch einen wichtigen Beitrag. Weiterführende Schulen haben jedoch bisher den Bereich Mobilität weitestgehend außen vor gelassen – hier besteht die Herausforderung, ein im Kontext einer Nachhaltigen Entwicklung so entscheidendes Themenfeld in den Unterricht oder in Schulprogramme einfließen zu lassen. Insofern wäre ein bisher noch fehlendes *Praxisbuch Mobilität für weiterführende Schulen* ein zusätzlicher Gewinn.

Literatur

- Coenen, Reinhard/Armin Grunwald (Hrsg.) (2003): Nachhaltigkeitsprobleme in Deutschland. Analyse und Lösungsstrategien. Berlin: edition sigma. S. 131-153.
- Curdt, Erwin/Bodo Lindenberg/Ulbrich, Klaus Peter (2005): Das niedersächsische Curriculum Mobilität. In: Autostadt GmbH (Hrsg.) (2005): Denk(t)räume Mobilität. Bildung – Bewegung – Halt. Bielefeld: transcript Verlag. S. 13-27
- Haan, Gerhard de/Dorothee Harenberg (1998): Paper 978 – 146. Nachhaltige Entwicklung und Mobilitätserziehung. Verein zur Förderung der Ökologie im Bildungsbereich e.V., Berlin.
- Warwitz, Siegbert (1994): Verkehrserziehung vom Kinde aus. Baltmannsweiler: Schneider Verlag Hohengehren.

⁴ Coenen und Grunwald betonen in einer Problemanalyse die soziale Frage der Chancengleichheit im Bereich Mobilität und Verkehr. (vgl. Coenen / Grunwald 2003, S. 153)

⁵ 2002 wurde per Erlass in Niedersachsen das Curriculum Mobilität verabschiedet. Hier wählt man bewusst die Formulierung Mobilität anstatt von Mobilitätsbildung oder gar –erziehung zu sprechen. Damit soll deutlich werden, dass es sich um einen Lernbereich handelt, der im Curriculum ausdrücklich dem Konzept Bildung für eine Nachhaltige Entwicklung zugeordnet wird.