



Philipp Spitta

Praxisbuch Mobilitätsbildung

Unterrichtsideen zu Mobilität,
Verkehr und Bildung für nachhaltige Entwicklung
für die Klassen 1 - 6



ZUKUNFTSNETZ
MOBILITÄT
NRW



Praxisbuch Mobilitätsbildung

Unterrichtsideen zu Mobilität,
Verkehr und Bildung für nachhaltige Entwicklung
für die Klassen 1 - 6

von Philipp Spitta



Gefördert durch
Zukunftsnetz Mobilität NRW
VCD Kreisverband Bochum/Gelsenkirchen/Herne



Scheider Verlag Hohengehren

Impressum

Autor: Philipp Spitta
www.philipp-spitta.de

Gestaltung und Infografiken: Marianne Steiner
Titelbild: Marianne Steiner
www.maristeiner.de

Gedruckt auf umweltfreundlichem Papier (chlor- und säurefrei hergestellt)

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

ISBN: 978 3 8340 2080 2

Schneider Verlag Hohengehren,
Wilhelmstr. 13, D-73666 Baltmannsweiler
Homepage: www.paedagogik.de

Das Werk und seine Teile sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung in anderen als den gesetzlich zugelassenen Fällen bedarf der vorherigen schriftlichen Einwilligung des Verlages. Hinweis zu § 52a UrhG: Weder das Werk noch seine Teile dürfen ohne vorherige schriftliche Einwilligung des Verlages öffentlich zugänglich gemacht werden. Das gilt auch bei einer entsprechenden Nutzung für Unterrichtszwecke.

© Schneider Verlag Hohengehren, 73666 Baltmannsweiler 2020
Printed in Germany, Format Druck GmbH, Stuttgart

Inhaltsverzeichnis

1. Vorwort	7
1.1 Verkehr rund um die Schule	7
1.2 Zielgruppen für das Praxisbuch.....	11
1.3 Übersicht über die Kapitel	12
2. Vorfahrt für Kinder	14
2.1 Begriffsbestimmung: Verkehrserziehung und / oder Mobilitätsbildung	14
2.2. Mobilität.....	15
2.3 Mobilitätsbildung als Erweiterung der traditionellen Verkehrserziehung	18
2.4 Geschichte der Verkehrserziehung.....	19
2.5 Kinder und Straßenverkehr heute	29
2.5.1 Unfälle mit Kindern im Straßenverkehr	33
2.5.2 Gesundheitsschäden durch Straßenverkehr	40
2.5.3 Probleme durch straßenverkehrsbedingte Umweltbelastung und Klimawandel	45
2.6 Kinder bleiben Kinder: Den Straßenverkehr den Kindern anpassen	50
2.7 Bildung für nachhaltige Entwicklung und Mobilität	56
2.8 Konzept und Ziele der Mobilitätsbildung	65
2.9 Unterrichtsprinzipien, Kompetenzen und Methoden der Mobilitätsbildung	82
3. Praxis der Mobilitätsbildung Beispiele, Ideen, Unterrichtsreihen und Projekte....	86
3.1 Anfangsunterricht und Elternarbeit.....	90
3.1.1 Wir bringen uns nach Hause	92
3.1.2 Entdeckungen unterwegs: Ausstellungstisch, Mal- und Schreibanlässe	96
3.1.3 Elternarbeit und Elterninformation	97
3.1.4 Modenschau: Sichtbarkeit in der Dunkelheit	102
3.1.5 Wir untersuchen Reflektoren	104
3.1.6 Gewicht der Schultasche	108
3.2 Schulwege	110
3.2.1 Schulwege malen oder zeichnen	111
3.2.2 Kleine Schulwegprojekte/Schulwegübungen.....	114
3.2.3 Wie weit sind 1000 Meter?	118
3.2.4 Verkehrszähler.....	120
3.2.5 Schulwege früher und heute	123
3.2.6 Schulwege in aller Welt	125
3.2.7 Schulwegpartner, Laufbus und Elternhaltestelle.....	131
3.3 Stadtteil- und Verkehrserkundungen	132
3.3.1 Verkehrszählung.....	133
3.3.2 Verkehrs- und Ampelbeobachtung.....	137
3.3.3 Verkehrsdetektive	140
3.3.4 Stadtteilerkundungen	143

3.3.5	Tempo 30-Zone und Spielstraße.....	151
3.3.6	Stadtteilplan für Kinder.....	157
3.3.7	Stadtführer aus Kindersicht.....	161
3.3.8	Fotosafari: Wohlfühl- und Angst-Orte	163
3.4	Regeln, Rechte und soziales Lernen	165
3.4.1	Sichere Verkehrsteilnahme durch die Förderung von exekutiven Funktionen und sozialem Lernen	169
3.4.2	Streit auf dem Schulweg.....	176
3.4.3	Verkehrszeichen im Stadtteil/Schildersafari.....	178
3.5	Mobilität: Umwelt, Gesundheit, Nachhaltigkeit (BNE).....	182
3.5.1	Mobilitätstagebuch	187
3.5.2	Vor- und Nachteile der Verkehrsmittel	188
3.5.3	Lärm (Hörspaziergang).....	191
3.5.4	Flächenverbrauch.....	196
3.5.5	Wenn ich Verkehrsminister*in wäre.....	201
3.5.6	Treibhauseffekt und Klimawandel	203
3.5.7	Umwelt- und Mobilitätswoche.....	207
3.5.8	Klimakampagne Kindermeilen	210
3.5.9	Kinderbeteiligung an Planungen	213
3.5.10	Mobilität der Zukunft	218
3.5.11	Mobilität von Waren.....	221
3.5.12	Tourismus, Fliegen und der ökologische Fußabdruck.....	230
3.6	Rund um das Rad – das Fahrrad im Unterricht.....	239
3.6.1	Fahrradbilder	242
3.6.2	Das Fahrrad im Deutschunterricht.....	243
3.6.3	Fahrräder früher	249
3.6.4	Fahrradwerkstatt	252
3.6.4.1	Fahrradtypen.....	252
3.6.4.2	Fahrradtechnik.....	255
3.6.4.3	Fahrradreparaturen und Pflege	260
3.6.5	Untersuchung der Fahrradwege	265
3.6.6	Neue Wege in der Radfahrausbildung: Alternativen zur Prüfung	267
3.6.7	Fahrrad-Parcours oder Übungen auf dem Rad für alle.....	278
3.6.8	Rechnen mit dem Rad.....	285
3.7	Unterwegs mit Bus und Bahn	288
3.7.1	Ausflüge mit Bus und Bahn	290
3.7.2	Haltestellenerkundung	293
3.7.3	Fahrplan, Linien, Liniennetz und Tarife	296
3.7.4	In die neue Schule mit Bus und Bahn	299
3.7.5	Busschule und Besuch des Betriebshofs.....	301
3.7.6	Unterrichtsmaterial von Verkehrsverbünden und Verkehrsbetrieben	304

3.8	Bewegung und Spiel	309
	Sammlung von Bewegungsspielen	313
3.9	Vorschläge für Unterrichtsreihen zur Mobilitätsbildung	330
	Das Zukunftsnetz Mobilität in NRW	337
	VCD Angebote zur Mobilitätsbildung	340
4.	Anhang	343
4.1	Literatur	343
4.2	Abkürzungsverzeichnis.....	355
4.3	Verzeichnis der Fotos/Bilder	357
4.4	Verzeichnis der Abbildungen und Grafiken	360
4.5	Verzeichnis der Kästen	361
4.6	Vita	362

Haftungsausschluss

Das Werk verfolgt das Ziel, Kindern ein selbstständiges Zurechtfinden im Verkehr und in ihrer Lebensumgebung näher zu bringen. Die im Werk beschriebenen Unterrichtseinheiten, Unterrichtsgänge, Spiele, Übungen und Projekte wurden vom Autor nach sorgfältiger Abwägung aufgenommen, auf der Basis von Erfahrungen, die anlässlich der eigenen Erprobungen dieser Vorhaben gewonnen werden konnten. Für die Anwendung und Umsetzung der Unterrichtsvorhaben und Übungen in der Schule oder in anderen Bildungszusammenhängen trägt – da es dabei stets auf die konkrete Situation vor Ort ankommt – weder der Autor noch der VCD oder das Zukunftsnetz Mobilität eine irgendwie geartete Verantwortung. Die Verantwortung für die Umsetzung der hier vorgeschlagenen Übungen und Unterrichte trägt die vor Ort verantwortliche Lehrkraft (oder Erzieher*in) soweit nicht die Haftung dem Anstellungsträger (Schule o.ä.) obliegt.

Über **70 Kopiervorlagen und Arbeitsblätter** zu den einzelnen Kapiteln finden sich zum Ausdrucken im Internet unter der Adresse:

www.philipp-spitta.de

oder unter

<https://nrw.vcd.org/der-vcd-in-nrw/bochum-gelsenkirchen-herne/>

1. Vorwort

1.1 Verkehr rund um die Schule



Bild 1:
Busschule auf
dem Betriebshof

Morgens um 7.50 Uhr an einer beliebigen (meist städtischen) Schule: Eltern halten möglichst nahe am Eingangstor und lassen ihre Kinder, trotz Halteverbot, „mal eben nur kurz“ aus dem Auto steigen. Nebenan wird, nach dem Absetzen des Kindes, schnell auf dem Gehweg gewendet. Da die „freien Parkplätze“ im Halteverbot vor dem Eingangsbereich der Schule schon besetzt sind, hält das nächste Eltern-taxi in der zweiten Reihe und so weiter. Viele von Ihnen, liebe Leser*innen, werden diese Situation kennen und zum Teil haben wir auch schon kapituliert und akzeptieren die Situation. Fragen wir die Eltern nach dem Grund für ihr Verhalten, hört man unter anderem: Das Wetter sei zu schlecht; der Weg von 1,5 km zu weit für das Kind; die Schule liege auf dem Weg zur eigenen Arbeit, und einige sagen auch, die Schulwege seien - wegen der vielen Autos - zu gefährlich. Angesichts der skizzierten Szenen kann man das nicht abstreiten: Die Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto bringen, gefährden die Kinder, die noch zu Fuß kommen, also bringen immer mehr Eltern ihre Kinder mit dem Auto: ein Teufelskreis.

Zusätzlich ist aber auch die Verkehrspolitik der letzten Jahrzehnte selten kinderfreundlich gewesen und gute Fußwegeverbindungen (für alle Bürger*innen) waren bisher nicht eine Priorität von Stadt- und Verkehrsplaner*innen. Kinder müssen an zugeparkten Kreuzungen die Straßen auf ihrem Schulweg überqueren, Tempolimits sind nicht akzeptiert und werden dementsprechend oft nicht eingehalten, ungünstige Ampelschaltungen benachteiligen Fußgänger*innen, kurz, die Verkehrspolitik orientiert sich noch zu oft nur am Auto und lässt zu Recht viele besorgte Eltern daran (ver-)zweifeln, ob sie ihre Kinder zu Fuß zur

Verkehrsmittelwahl und Sicherheit auf dem Schulweg

Abb. 1: Abwärtstrend oder
Verbesserung auf dem Schulweg
(vgl. Zukunftsnetz Mobilität
NRW o.J., S.1).



Eltern haben das
Gefühl, dass die Straßen
zu gefährlich sind

Eltern bringen Kind
mit dem Auto zu Schule

Der Autoverkehr
nimmt zu

Straßen werden
gefährlicher

Noch weniger Kinder
gehen zu Fuß

Mehr Autoverkehr



Eltern haben seltener das Gefühl,
dass Straßen gefährlich sind

Weniger Autoverkehr = Stadtteil
wird lebenswerter und sicherer

Mehr Kinder kommen zu Fuß in
Gruppen und alleine zur Schule

Weniger Autos, Straßen
weniger gefährlich

Mehr Fuß- und Radverkehr
im Ort

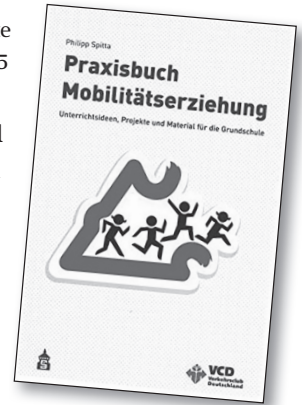
Eltern begleiten Kinder zu
Fuß (mit dem Rad) zur Schule



**Verkehrswende
= U-Turn**

Bild 2: Titelseite
Praxisbuch von 2005

Schule schicken sollen. Das muss sich ändern! Nicht nur, weil die Situation morgens vor den Schulen unhaltbar ist, sondern auch, weil Kinder sich viel zu wenig im Alltag bewegen, weil immer noch zu viele Kinder im Straßenverkehr gefährdet werden, weil die Abgase aus den Autos unsere Gesundheit und die Umwelt belasten und weil der Verkehrssektor zu rund 20 Prozent zu den klimaschädlichen Gasen und somit zur Erderwärmung beiträgt (Böll-Stiftung/VCD 2019, S. 26).



Um zukunftsfähig zu bleiben, um unseren Kindern später zumindest ansatzweise den gleichen Lebensstil zu ermöglichen, den wir uns derzeit leisten, müssen alle Lebensbereiche umsteuern. Für den Bereich des Straßenverkehrs sprechen wir hierbei von einer „Verkehrswende“ (Greenpeace/Wuppertal-Institut 2017). Die Schule muss und soll hier einen Beitrag leisten. Zum einen muss die Schule in ihr Umfeld hineinwirken und zusammen mit den Kommunen und den Eltern der Schüler*innen für ein verkehrssicheres Umfeld sorgen, sodass Kinder zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule kommen können, ohne dass Eltern sich Sorgen machen müssen. Zum anderen müssen die Kinder durch den Unterricht, durch Unterrichtsgänge und Projekte, die in diesem Buch vorgestellt werden, fit gemacht werden für eine klimafreundliche und sichere Verkehrsteilnahme. Das ist der Aufgabe der hier skizzierten **Mobilitätsbildung**. Dieser Anspruch ist nicht neu. Schon 2005 erschien zusammen mit dem umweltorientierten Verkehrsclub Deutschland (VCD) das „Praxisbuch Mobilitätserziehung“ (Spitta 2005a).

Nun liegt mit dem vorliegenden Band eine komplette und umfassende Neubearbeitung vor. Seit dieser Zeit ist im Bereich der Mobilitätsbildung viel passiert: Eine neue Empfehlung der Kultusministerkonferenz wurde 2012 verabschiedet, in zahlreichen erneuerten Lehrplänen der Bundesländer wird seit einigen Jahren neben dem traditionellen Begriff der Verkehrserziehung auch von Mobilitätserziehung oder Mobilitätsbildung gesprochen, die Gesellschaft für die Didaktik des Sachunterrichts (GDSU) hat im kompetenzorientierten Perspektivrahmen Sachunterricht den Themenbereich Mobilität aufgegriffen (GDSU 2013, S. 73-75), es gibt eine neue nationale Strategie der Bildung für nachhaltige Entwicklung (Nationale Plattform BNE/BMBF 2017; vgl. auch MSB NRW 2019) und nicht zuletzt sind in verschiedenen fachlichen und fachdidaktischen Veröffentlichungen neue Ideen für einen lebendigen Mobilitätsunterricht dargestellt worden, die in diesem neuen Praxisbuch zusammengefasst und präsentiert werden sollen.



Bild 3: Fahrradwartung im Rahmen der Mobilitätsbildung



Bild 4: Verkehrszählung vor der Schule

Einige Grundschulen und etwas weniger weiterführende Schulen haben sich in den letzten Jahren auf den Weg gemacht und setzen zunehmend Aspekte einer weitergefassten Mobilitätsbildung um. An vielen Schulen wird aber noch an der alten Verkehrserziehung festgehalten (vgl. Blaseio 2014, S. 90). Der Verkehrsunterricht beschränkt sich dann – immerhin – auf ein Trainieren der Schulwege im Rahmen des Anfangsunterrichts und das Vorbereiten der Fahrradprüfung im Rahmen der Radfahrausbildung in der 4. Klasse (vgl. dazu auch Funk et al 2013, S. 150).

Astrid Kaiser schreibt dazu: „Die Verkehrserziehung ist schon seit vielen Jahren die Achillesferse des Sachunterrichts. Wie ein archaisches Ritual werden in den vierten Klassen landauf und landab die kostbaren Unterrichtsstunden für den Sachunterricht dazu verwendet, Verkehrsregeln verbal zu pauken – wenn auch mit allerhand grafischer, bildlicher oder modellhafter Unterstützung. Stofflernen und Wiedergabe sind der zentrale heimliche Lehrplan des Verkehrsunterrichts der vierten Klassen. Dabei ist in dieser Klassenstufe schon ein größeres Spektrum an Fähigkeiten und Kompetenzen der Umwelterkundung aufgebaut worden. Doch die Handlungsmuster der tradierten Bögen zum Abtesten des Verkehrswissens durchsetzen unerbittlich den schulischen Alltag. Auch die praktischen Anteile des Einübens in angemessenes Verkehrsverhalten können den engen Bildungshorizont der Einpassung der Kinder in vorgegebene Verhältnisse nicht überwinden“ (Kaiser 2005, S. 1). Tatsächlich bleiben bei einer allein auf sicheres Verhalten abzielenden Verkehrserziehung in Klasse 1 und 4 die Bildungspotentiale des Themenfeldes Verkehr ungenutzt. Besonders die Verbindung mit weiteren Aspekten des Sachunterrichts und anderen Fächern, die Möglichkeit, Synergien zu nutzen, die kognitive Aktivierung der Schülerinnen

und Schüler durch Erkundungen des Wohnumfeldes, durch einen umweltbewussten und reflektierten Umgang mit Mobilität sowie die Verknüpfung mit einer Bildung für eine nachhaltige Entwicklung (BNE) werden im Rahmen der traditionellen Verkehrstrainingseinheiten kaum genutzt (vgl. Funk et al 2013).

Viele Lehrerinnen und Lehrer können an ihren Schulen nur auf veraltete Materialien oder eher auf Sicherheitserziehung zielende Schulbücher zurückgreifen (Blaseio 2014, S. 88), die die vielfältigen neuen Facetten der Mobilitätsbildung unberücksichtigt lassen. Hinzu kommt, dass beispielsweise im Rahmen der ansonsten begrüßenswerten Kooperation mit der Polizei oft die inhaltliche Verantwortung von den pädagogisch ausgebildeten Lehrkräften abgegeben wird mit dem Resultat, dass der Verkehrsunterricht einseitig beim Lernen von Verhaltensweisen und Regeln stehen bleibt. Aufgrund von Defiziten der Lehrerinnen- und Lehrerausbildung – so kommt das Thema Verkehr/Mobilität sehr selten in der ersten Phase der universitären Ausbildung vor und auch in der zweiten Phase nicht immer systematisch – sind viele Kolleginnen und Kollegen nicht vorbereitet, die Traditionslinien der alten Verkehrserziehung aufzubrechen und zu erweitern.

Dieses Praxisbuch soll Anregungen für die Schulentwicklung und den Unterricht liefern, wie die bisherige Verkehrserziehung erweitert und kompetenzorientiert unterrichtet werden kann. Das Ziel ist eine sichere, selbstbewusste und reflektierte Verkehrsteilnahme. Der Schlüssel dazu heißt: Mobilitätsbildung.

1.2 Zielgruppen für das Praxisbuch

Das Praxisbuch Mobilitätserziehung richtet sich in erster Linie an **Lehrerinnen und Lehrer** in der Grundschule und Lehrkräfte, die in der **Sekundarstufe 1** die Klassenstufen 5 und 6 unterrichten. Ebenso bietet dieses Buch Einblicke für **Studierende** im Lehramt Primar- und Sekundarstufe sowie für **Lehramtsanwärterinnen und Lehramtsanwärter** in der 2. Phase der Ausbildung. Auch wenn dies nicht immer explizit dargestellt wird, können einzelne Aspekte mit einer entsprechenden Erweiterung der Aufgabenstellung gewinnbringend in den 5. und 6. Klassen eingesetzt werden. Wenn im Text hier vom Sachunterricht als zentralem Fach für die Grundschule gesprochen wird, ist dies problemlos auf die im Sachunterricht zusammengefassten Fächer der Sekundarstufe zu übertragen. Besonders der Bereich der Gesellschaftslehre (GL), der Erdkunde und des Politikunterrichts und in Teilen auch die naturwissenschaftlichen Fächer sowie Technik sind hier angesprochen. Einige Themen des Anfangsunterrichts lassen

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 Zeitressourcen 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 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 Lehrerbildung 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 (Curd/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.¹ 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.).

Mobilität als solche ist weder gut noch schlecht, sie ist ein Grundbedürfnis von Individuen und eine wichtige soziale und wirtschaftliche Grundlage der (globalen) Gesellschaft (vgl. GDSU 2013, S. 73; Spitta/Wittkowske 2009, S. 4). Es geht also bei einer Beschäftigung mit Mobilitätsfragen nicht darum, Mobilität von Menschen und Waren zu verhindern, sondern sie so zu gestalten, dass die Folgen von Mobilität verhältnismäßig bleiben und nicht durch Unfälle, Gesundheits-, Klima- und Umweltschäden zum Nachteil in lokalen und globalen Kontexten führen. Eine Veränderung unserer Mobilitätsstrukturen und Mobilitätsgewohnheiten ist ein längerer, aber notwendiger Prozess. Ein plötzliches Abbremsen fast aller Mobilität, wie es im Rahmen der Covid-19-Pandemie 2020 notwendig wurde, zeigte eindrücklich unsere wirtschaftliche Abhängigkeit von reibungslosen Transportketten. Da viele im Rahmen der Pandemie zu Hause bleiben mussten, waren die Staus verschwunden, in smoggeplagten Großstädten wie Peking konnte man plötzlich wieder nachts Sterne am Himmel sehen, Menschen in Einflugschneisen von Flughäfen erlebten eine unbekannte Stille und die sonst steigenden CO₂-Emissionen stagnierten weltweit. Gleichzeitig waren und sind die globalen wirtschaftlichen Folgen dieses „Lockdowns“ kaum zu beziffern.

Bei einem Umsteuern unseres Wirtschaftssystems und einer Verkehrswende geht es also nicht um Maßnahmen, die von einem auf den anderen Tag umzusetzen sind. Vielmehr müssen jetzt Maßnahmen ergriffen werden, die für eine nicht allzu ferne Zukunft gelten und das Klima nachhaltig schützen, die aber gleichzeitig nicht zum wirtschaftlichen Zusammenbruch führen. Mit Sicherheit sind hier auch keine eindimensionalen Lösungsansätze sinnvoll, „sondern eine Vielfalt an möglichen, rationalen und gleichwertigen Problemlösungsstrategien“ gefragt (Kesselring 2009, S. 24).

Mobile Sozialisation

Während viele Säugetiere schon sehr kurz nach der Geburt mobil sind – mobil sein müssen, um zu überleben – dauert es beim Menschen eine gewisse Zeit, bis ein Kind selbstständig mobil wird. In der Regel fangen Kinder im ersten Lebensjahr an zu krabbeln und erkunden, noch mit eingeschränktem Radius, die elterliche Wohnung. Dieser Erkundungsraum wird nach einem Jahr schon erheblich ausgeweitet und die ersten Schritte als halbwegs aufrechte zu Fußgehen nehmen ihren Anfang. Laufend beginnen Kinder ihre Umwelt zu erforschen – ohne Mobilität blieben neue Welt-, Sach- und Sozialerfahrungen aus. Dieser Erfahrungsradius wird im Laufe des Aufwachsens erweitert, durch Alltagswege und Reisen mit den Eltern, durch die räumliche (und soziale) Ausdehnung des Erfahrungsraums in die Kita und ab ca. dem 6. Lebensjahr in die Schule. Später kommen weitere (selbstständig zurückgelegte) Wege mit dem Fahrrad oder mit

Bild 6: Übungen
im Rahmen der
Radfahrausbildung



2.3 Mobilitätsbildung als Erweiterung der traditionellen Verkehrserziehung

Bus oder Bahn hinzu. Schließlich werden die eigenen Wege erweitert, die Unabhängigkeit von alten (familiären) Bindungen größer, ggf. wird auch ein Führerschein für Mofa, Motorrad oder Automobil erworben und die Welt auf eigenen Wegen mobil erobert.

Dieser Weg der „Mobilwerdung“ kann und sollte durch Angebote einer alle Altersstufen umfassenden Mobilitätsbildung, vom Elternhaus über die Kita, die Grundschule und die weiterführende Schule bis hin zur Fahrschule und Möglichkeiten im Erwachsenen- und Rentenalter, begleitet und unterstützt werden.

In der Praxis bedeutet die Abkehr vom Begriff der Verkehrserziehung auf keinen Fall, bewährte Strukturen über Bord zu werfen. Vielmehr sollen bisherige Praktiken aufgegriffen, kritisch analysiert und in einen erweiterten Kontext gestellt werden. Am Beispiel der Radfahrausbildung verdeutlicht heißt dies, dass diese trotz einiger Kritikpunkte in Bezug auf die theoretische Erarbeitung und den Prüfungsbogen² (siehe dazu auch den Exkurs im Kapitel 3.6.6) auf keinen Fall abgeschafft werden darf. Tendenzen in einigen Bundesländern, die wichtige und gute Zusammenarbeit mit außerschulischen Partnern, besonders der Polizei, in diesem Kontext zu kürzen, sind sehr problematisch.

2 Kritisch zu beachten im Rahmen der Radfahrausbildung ist weniger das gemeinsame Üben im Straßenverkehr und Schonraum als vielmehr der theoretische Teil mit einer fragwürdigen „Prüfung“. Der in seiner Struktur und in der Art der Formulierung nicht sehr kindgerechte Fragebogen ist Teil des Problems der isolierten Radfahrausbildung. Die Durchführung der Prüfung und der vorliegende Fragebogen verleiten oft dazu, den Unterricht vor allem als Prüfungsvorbereitung zu konzipieren. Eigenständige Unterrichtsinhalte und weiterführende Ansätze kommen so schnell zu kurz.

Übungen mit dem Roller und Fahrrad im Schonraum sowie im Straßenverkehr im Rahmen der Schule bzw. Ganztagsbetreuung sind sinnvoll und nötig – und das schon lange vor der 4. Klasse und nicht nur im Rahmen der „Prüfungsfahrt“. Genauso sollte das Fahrrad praktisch und theoretisch auch in der weiterführenden Schule einen viel stärkeren Stellenwert bekommen, als dies bislang der Fall ist, denn die Kinder sind mitnichten nach der 4. Klasse sichere Fahrradfahrer*innen.

Meist wird das Thema Fahrrad in der Grundschule nur kurz vor der „Fahrradprüfung“ thematisiert und das oft völlig isoliert vom restlichen Unterricht. Stattdessen sollte das Fahrrad als gesundheitsförderndes, leises, umweltfreundliches Verkehrsmittel einen erweiterten Stellenwert im Unterricht und Schulleben erhalten. Eine Integration des Themas Fahrrad in den Sach- und Fachunterricht aller Schulstufen und -formen drängt sich geradezu auf: Das Fahrrad kann historisch betrachtet, auf seine technischen Möglichkeiten hin untersucht, unter künstlerischen Aspekten gestaltet, repariert, benutzt, gebraucht werden. Es können aber auch im Rahmen eines geographischen und politischen Lernens die vorhandenen oder nicht vorhandenen Fahrradwege im Stadtteil untersucht, Gefahrenstellen analysiert und Verbesserungsvorschläge gemacht werden (siehe dazu die Beispiele im Praxisteil).

Um nun genauer zu begründen, warum ein Wandel der Verkehrserziehung zu einer nachhaltigen Mobilitätsbildung nötig ist, soll zuerst ein Blick in die Vergangenheit geworfen und im Anschluss daran untersucht werden, unter welchen Bedingungen Kinder heute aufwachsen und wie sie den Straßenverkehr erleben, welchen Einschränkungen und Problemen sie durch den Verkehr ausgesetzt sind und welche Folgen daraus für den Unterricht und das Schulleben erwachsen.

2.4 Geschichte der Verkehrserziehung

Verkehrserziehung seit 1900

Schon mit dem Aufkommen der ersten wenigen Pkw um 1900 kam es zu Konflikten auf der Straße. Es mehrten sich Beschwerden über das „rüpelhafte“ Verhalten und die hohen Geschwindigkeiten der Automobilisten. Nun war vor 120 Jahren das Autofahren ein Privileg der Oberschicht, und die Geschwindigkeiten waren, verglichen mit heute, eher zu vernachlässigen. Dennoch entschloss man sich 1909 angesichts von Konflikten und Unfällen, zu einer Einführung eines „Gesetzes über den Verkehr mit Kraftwagen“ als Vorläufer der heutigen Straßenverkehrsordnung (StVO). Neben technischen Fragen kamen Regeln zur Sprache, die einen konfliktfreien Ablauf des Verkehrs gewährleisten sollten. Selbstver-

ständig kam es trotz dieser Regelinformationen für die ersten Kraftfahrer zu Unfällen. In Diskussionen über die Unfallursachen wurde vermutet, dass eine mangelnde „Disziplin“ der Verkehrsteilnehmer das Problem sei. Die ersten Elemente der Verkehrserziehung – die sich vorerst meist an die Autofahrer (und sehr wenige Autofahrerinnen) richteten – bestanden also in der Vermittlung von Regeln und der Aufforderung zu diszipliniertem Verhalten im Verkehr.

Schon um die Jahrhundertwende gab es gleichzeitig Bestrebungen, nicht nur die „Automobilisten“ zu erziehen, sondern auch diejenigen, die bisher die Straße als Aufenthalts- und Spielort genutzt hatten. So ließ der Rheinisch-Westfälische Automobilclub 1909 Informationen verteilen mit der Intention, Kinder „zu einem gesitteten und vernünftigen Verhalten gegen das Automobil zu erziehen“ (zitiert nach Fack 2009, S. 67). Unterstützt wurde dieses Ansinnen vom Preußischen Kultusministerium, das bereits drei Jahre zuvor die Schulleitungen angewiesen hatte, die Schuljugend über die Gefahren unachtsamer, neugieriger oder wagemutiger Annäherung an fahrende Automobile zu belehren (ebd. S. 66).

Schon früh wurden also von Schuladministration und Automobilverbänden auch diejenigen in den Blick genommen, die mit dem Autoverkehr in Konflikt gerieten: Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und Kinder. 1914 schrieb einer der frühen Autobesitzer in einem Reisebericht:

„ Auf den Landstraßen, die plötzlich durch die rasch fahrenden Kraftwagen wieder belebt worden sind, treiben sich nach wie vor Fuhrwerke, Leute und Tiere ordnungswidrig herum, als ob sie allein auf der Welt wären “ (Riedler 1914, S. 21).

Nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer*innen sollten durch Erziehung an die „Ordnung“ des neuen Kraftverkehrs herangeführt werden. Besonders Unfälle, an denen Kinder als Fußgänger beteiligt waren, gaben Anlass, über schulische Erziehungsmaßnahmen zur Unfallverhütung nachzudenken. Auch hier forderten vor allem die Kraftfahrerverbände, zum Beispiel der „Deutsche Schutzverband für Kraft und Verkehr“, seit den 1920er Jahren eine Verkehrserziehung in der Schule (DVR 1973, S. 7).

Verkehrserziehung in den 1920er bis 1940er Jahren

In der Weimarer Republik wurde somit das Thema Straßenverkehr zwar nicht als Fach aber als Querschnittsaufgabe an den Grund- bzw. Volksschulen etabliert, mit einem Schwerpunkt auf dem Lernen von Verkehrsregeln und dem Hinweis

auf Gefahren. Die Tradition der Automobilclubs, sich für eine schulische Unterweisung einzusetzen und diese zu unterstützen, hat sich bis heute erhalten.

1924 gründete sich mit Unterstützung der Autofahrerverbände die noch heute in der Verkehrssicherheitsarbeit tätige „Deutsche Verkehrswacht“, anfangs unter dem Namen „Auto-Wacht“ (Deutsche Verkehrswacht 1994, S. 11). Diese setzte sich neben einer Schulung der Autofahrer maßgeblich für das Üben von „verkehrsgerechtem Verhalten“ in der Schule ein und förderte in diesem Zusammenhang auch die Einbindung der Polizei in den Verkehrsunterricht (vgl. Fack 2009, S. 68).

Das Lernen von „Regeln und Disziplin“ aus den Anfängen der Automobilisierung setzte sich als gestaltendes Element der schulischen Verkehrserziehung durch. Gefordert wurde Anfang der 1930er Jahre eine allgemeine Charakterbildung. Ordnungsbewusstes und diszipliniertes Verhalten im Straßenverkehr beruhte demnach auf „Mannes- und Selbstzucht“ (ebd. S. 69), die durch den Unterricht zu etablieren sei.

Diese schon vor der NS-Zeit formulierten Tendenzen wurden ab 1933 zur Staatsräson und zum Inhalt des Unterrichts. Die 1933 aufgelöste Verkehrswacht wurde durch das schon seit 1930/31 aktive Nationalsozialistische Kraftfahrkorps (NSKK) ersetzt. Dieses war nun neben der Information und Begleitung von Kraftfahrern und der Organisation des Autorennsports auch für schulische Vermittlungsaufgaben zuständig und direkt dem „Reichskanzler“ Hitler unterstellt (vgl. Hochstetter 2005). Die zunehmenden Unfallzahlen im Reich bei steigender Motorisierung führten zu einer Zuspitzung der disziplin- und ordnungsspezifischen Verkehrserziehung an der Schule, die später auch militarisierte Züge annahm (Fack 2009, S.69f). Schon ab 1936 richtete das NSKK „Verkehrsgärten“ und „Jugendverkehrsschulen“ zum Üben für Verkehrsteilnehmer (nicht nur für Schulen) ein, die in der Nachkriegszeit und besonders ab den 1960er Jahren unter der Regie der Verkehrswacht ausgebaut und weitergeführt wurden.

In der Zeit der nationalsozialistischen Herrschaft setzte man zunehmend auf eine Motorisierung der Bevölkerung. Der „Volkswagen“ sollte günstig breite Volksschichten mobil machen. Autobahnen und Straßen wurden gebaut und der Straßenverkehr gefördert (vgl. auch Monheim 1990, S. 55).

Wenn auch ein großer Teil der Pkw-Produktion faktisch den Rüstungs- und Kriegsinteressen des Regimes diente, wurde doch so der Grundstein für die spätere Motorisierung und den „Siegeszug“ des Automobils in Deutschland in der Nachkriegszeit gelegt.

Trotz der vergleichsweise noch geringen Automobildichte kam es 1938 zu rund 8000 Verkehrstoten im Deutschen Reich (Jörns 1992, S. 46). Dies war eine Zahl, die wiederum den Ruf nach mehr Verkehrserziehung in den Schulen laut werden ließ. Schon 1935 hatte der preußische NS-Kultusminister in einem Erlass die Linie der Verkehrserziehung festgelegt:

„ In der Mehrzahl werden die Unfälle dadurch herbeigeführt, daß die Verkehrsvorschriften nicht genügend bekannt sind oder nicht beachtet werden. Ich ersuche daher, dafür Sorge zu tragen, daß im Rahmen des übrigen Unterrichts Belehrungen über die Verkehrsvorschriften und -gefahren ... sichergestellt werden “ (zit. nach DVR u.a. 1973, S. 8).

Bild 7: Kinder bei der Verkehrserziehung durch die Polizei 1961 (Bundesarchiv)



Verkehrserziehung nach 1945

Nach 1945 konnte sich in der Verkehrserziehung diese Ausrichtung auf Belehrungen und das Lernen von Regeln relativ ungestört halten. Wie auch in anderen gesellschaftlichen Bereichen wechselten hochrangige Mitglieder des NSKK zum Teil wieder in die sich 1950 neu gründende Verkehrswacht. So wurde Richard Prinz von Hessen als ehemaliger Obergruppenführer des NSKK beispielsweise später erst hessischer Landesvorsitzender und dann Präsident der Deutschen Verkehrswacht.³

Auch die Verkehrspolitik setzte sich nahtlos von der NS-Politik in die junge Bundesrepublik fort. Mit dem Wirtschaftsaufschwung in den 1950er Jahren wuchs der Verkehr und damit die Zahl der Unfälle. Vorher bestehende Tempolimits waren in der StVO aufgehoben worden. Zunehmend wurde eine räumliche Trennung der Bereiche Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit forciert und damit

³ Quelle: Wikipedia-Eintrag zu R. Prinz von Hessen (Abruf 4.4.2020).

ein Zwang zu verstärkter (Auto-)Mobilität erzeugt. Die Reaktion der schulischen Verkehrserziehung auf diese Entwicklung wurde 1954 im „Handbuch für Erzieher“ folgendermaßen dargestellt:

*„ Die technische Entwicklung ist nicht aufzuhalten.
Aber nicht sie allein trägt die Schuld an den zahlreichen
Unfällen, sondern vornehmlich das Versagen der
Verkehrsteilnehmer aller Kategorien bei ihrem Verhalten
im modernen Verkehr “* (Vonolfen 1954, S. 5).

Die Lösung, die Autor Wilhelm Vonolfen vorschlug, bestand in „Belehrungen, Ermahnungen und Unterweisungen ... auch im Schulunterricht“ (Vonolfen 1954, S. 5). Das Lernen von Regeln und Vorschriften stehe im Vordergrund, der Verkehrsteilnehmer müsse „innerlich bereit“ sein, „...die für den Verkehr gegebenen Ordnungsvorschriften zu befolgen“. Das aber sei „...eine Frage der Erziehung. Menschen der inneren und äußeren Ordnung heranzubilden, ist daher die außerordentlich dankbare Aufgabe der Erzieher - auch im Verkehrsunterricht“ (Vonolfen 1954, S. 6). Grundlage für das von Vonolfen entwickelte Curriculum war die seit 1953 gültige Straßenverkehrsordnung (StVO). Schrittweise, anhand der StVO-Paragraphen, gab er den Lehrkräften Empfehlungen für den Unterricht: „Nachdrücklich sind Kinder darauf hinzuweisen, daß nach §43 StVO Kinderspiele auf der Fahrbahn grundsätzlich untersagt sind.“ Vonolfen empfahl stattdessen zum Beispiel den Gehweg als Spielraum für Kinder, schränkte aber ein: „Spiele, bei denen die Kinder laufen oder rennen, ... müssen auf den Gehwegen unterbleiben, weil sie den reibungslosen Ablauf des Verkehrs stören“ (Vonolfen 1954, S. 49).

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.

Neben dem Auswendiglernen von Regeln und Verboten, welche in keiner Weise hinterfragt wurden, war für Vonolfen die Erziehung zu einer bestimmten „Haltung“ von großer Bedeutung. Er wollte zu einem Menschen erziehen, „...der von sich aus die Ordnung liebt und sucht ... und sich deshalb auch in ein Ordnungsgefüge, wie es die Straßenverkehrsgesetzgebung darstellt, willig eingliedert“ (Vonolfen 1954, S. 16).

Diese im Duktus nahtlos an die obrigkeitstgläubige Haltung von Kaiserreich und NS-Diktatur anknüpfende Erziehungskultur - Vonolfen war schon in den 1930er Jahren aktiv in die Verkehrserziehungsarbeit der Verkehrswacht einbezogen

gewesen (vgl. Vonolfen 1932) - ist aus heutiger Sicht äußerst problematisch und wurde spätestens im Kontext der gesellschaftspolitischen Diskussion ab 1968 in Frage gestellt. Allerdings konnte sich der Geist dieser Ordnungserziehung und „charakterlichen Schulung“ in der Verkehrserziehung weitaus länger halten und findet sich, manchmal versteckt, auch noch heute in Materialien und Konzepten wieder, die ein unreflektiertes Regellernen propagieren.

Verkehrserziehung in der DDR

In der ehemaligen DDR wurde die Verkehrserziehung ebenfalls ab den 1950er Jahren fortgesetzt. Sie war bis 1990 Jahre im Deutsch- und Heimatkundeunterricht verortet und verknüpft mit den Jugendorganisationen (z.B. den Jungpionieren) der DDR. Klarer Schwerpunkt war die Sicherheitserziehung. So hieß es verbindlich beispielsweise im Lehrplan für die Unterstufe: Die Schüler „müssen auf Gefahrenstellen im Verkehr in unmittelbarer Nähe der Schule hingewiesen werden und Verhaltensweisen zum richtigen Überqueren von Fahrbahnen kennenlernen.“ (Ministerrat der DDR, 1988, S. 92). Als Jungpioniere sollten sie „mit wichtigen Normen und Regeln für ihre Tätigkeit als Schüler in der Klassengemeinschaft vertraut gemacht werden. Sie sollen in zunehmendem Maße lernen, sich entsprechend dieser Normen und Regeln zu verhalten“ (ebd. S. 92). Für das erste Schuljahr waren acht Stunden Verkehrskunde verbindlich vorgeschrieben. Die einzelnen Stundeninhalte sind vorgegeben und klar benannt. Dabei sollen die Kinder u.a. das Überqueren der Fahrbahn üben, sich mit Form, Farbe und Bedeutung der Verkehrszeichen beschäftigen und das Verhalten in Bus und Bahn und bei Klassenausflügen verinnerlichen (ebd. S. 101). Die Vorgaben waren wenig freilassend und bis zum Ende der DDR im Jahr 1990 auf das Üben von Regeln und Verhaltensweisen fokussiert.



Verkehrserziehung ab 1970

In Westdeutschland wurden in Fachdiskussionen seit den 1970er Jahren immer häufiger auch Ergänzungen zur Verkehrssicherheits-erziehungskonzeption eingefordert. Die StVO, die nahezu unverändert seit 1935 galt, wurde 1971 überarbeitet. 1972 wurde durch eine erste Empfehlung der Kultusministerkonferenz die Verkehrserziehung in Teilbereichen vom alten Ballast entrümpelt. Es wurden sozialintegrative Formen des Verhaltens im Verkehr in den Vor-

Bild 8: Schulweg mit Überquerungshilfe

dergrund gerückt und eine aktive Mitgestaltung und Verbesserung der Verkehrsverhältnisse gefordert. Allerdings lässt sich in vielen Passagen auch der Einfluss der alten Kräfte, die allein auf Regellernen und Training pochen, wiederfinden.

In der schulischen Praxis, so beklagten viele Untersuchungen in den folgenden Jahren immer wieder, hätten die Empfehlung von 1972 und die entsprechenden Erlasse der Bundesländer allerdings wenig geändert (vgl. Koch 1991). Ähnliche Klagen sind auch heute wieder in Bezug auf die Empfehlung der Kultusministerkonferenz von 1994 und in der neuesten Fassung von 2012 zu hören. Bestimmte Traditionen der Verkehrserziehung scheinen geradezu reformresistent zu sein (vgl. auch Curdt 2009).

Der Zwang in den 1970er Jahren, etwas im Verkehrsbereich zu unternehmen, war immer größer geworden, denn mit der zunehmenden Menge an Pkw und den immer höheren Geschwindigkeiten gab es Probleme: 1970 starben in der Bundesrepublik innerhalb eines Jahres fast 20.000 Menschen im Verkehr, davon über 2000 Kinder. Die Anzahl von getöteten und verletzten Verkehrsteilnehmer*innen war in den Jahren zuvor ständig angewachsen. Innerhalb weniger Jahre war sozusagen die Einwohnerschaft einer Stadt ausgelöscht worden.

Unfallstatistik 1950-1978

Jahr	Zugelassene Pkw/Lkw	Tote	Davon Kinder (0-14)	Verletzte	Davon Kinder
1950	2.369.000	6.428	--	157.326	----
1953	4.054.000	11.449	1.147	315.157	31.660
1954	4.868.000	12.071	1.139	334.961	31.066
1956	5.184.000	13.427	1.097	383.145	34.929
1958	6.619.000	12.169	1.019	372.524	36.127
1960	7.797.000	14.406	1.320	454.960	46.852
1962	9.714.000	14.445	1.397	428.488	48.151
1966	13.147.000	16.868	1.796	456.832	56.825
1970	16.783.000	19.193	2.167	531.795	70.332
1974	20.424.000	14.614	1.494	447.142	62.014
1978	24.611.000	14.662	1.449	508.644	70.680

Abb. 2 (Hass-Klau 1990, S. 185 und Destatis 2020, Lange Reihen mit Jahresergebnissen zu Straßenverkehrsunfällen, www.destatis.de, Destatis 2019, S. 38f.)

Die Reaktion auf die hohe Unfallbeteiligung von Kindern waren wiederum verkehrserzieherische Maßnahmen. Zahlreiche außerschulische Institutionen bemühten sich – ausgestattet mit staatlichen Mitteln und Fördergeldern aus der Wirtschaft – um eine Verbesserung der Verkehrserziehung. Für die Schulen wurden Jugendverkehrsschulen mit Übungsparcours aus- und aufgebaut, Sicherheits- und Trainingsprogramme eingeführt, die Radfahrausbildung in Kooperation mit der Polizei etabliert und Aufklärungskampagnen für die Eltern initiiert.

Wie schon in der Frühzeit der Verkehrserziehung waren neben der Verkehrswacht viele Institutionen, die ansonsten mit und am Autoverkehr verdienen, in der Verkehrssicherheitsarbeit engagiert: Mineralölkonzerne, Versicherungen und Automobilhersteller stellten den Schulen kostenloses Material zur Verfügung, unterstützten Mediatheken, die Produktion von Verkehrssicherheitsfilmen („Der 7. Sinn“) oder die Ausrichtung von Fahrradgeschicklichkeitsparcours (wie z.B. der ADAC).

Dieses Engagement besteht zum Teil bis heute. Viele Fördergelder aus der Wirtschaft und den Ministerien wurden und werden in aufwändige Verkehrssicherheitsschulungen und Kampagnen investiert. Nicht immer wird dabei die tatsächliche Wirksamkeit der Materialien und Programme evaluiert oder kritisch hinterfragt, welche Absichten die Sponsoren mit ihrem (sicher zum Teil ehrenwerten) Engagement bezwecken.

Eine Kritik an den Maßnahmen fällt schwer, denn schließlich sollen sie ja einem guten Zweck dienen und viele (ehrenamtliche) Helfer*innen z.B. der Verkehrswacht oder anderer Vereine leisteten und leisten hier eine wertvolle Unterstützung der Verkehrssicherheitsarbeit. Andererseits lässt sich – zusammen mit Expertinnen und Experten aus der Umweltbewegung oder von Bürgerinitiativen – vermuten, dass dieses Engagement zumindest der Firmen und Institutionen nicht ganz selbstlos ist, sondern von den weniger schönen Seiten beziehungsweise unfallbedingten negativen Folgen des Autofahrens ablenken soll (Briese/Wittekind 1985, Herzog-Schlagk 1991). War und ist Verkehrserziehung also eine Alibi-Veranstaltung, um weiter unbeschränkt mit dem Auto fahren zu können?

Der ADAC hatte beispielsweise einige Jahre mit dem griffigen Motto „Freie Fahrt für freie Bürger“ erfolgreich gegen Tempobeschränkungen und für einen weiteren Straßenausbau gestritten, gleichzeitig aber umfangreiche Programme zur Sicherheitserziehung von Kindern aufgelegt. Da in der Unfallforschung schon länger vermutet wird, dass Tempolimits erheblich zur Reduzierung von Unfällen beitragen bzw. die Schwere der Unfälle reduzieren können (vgl. u.a. Land Bran-