

Das niedersächsische Curriculum Mobilität. Ein wegweisendes Bildungskonzept für die Schule

ERWIN CURDT, BODO LINDENBERG, KLAUS PETER ULBRICH



Im Oktober 2002 führte das Niedersächsische Kultusministerium per Erlass das Curriculum Mobilität in allgemein bildenden und berufsbildenden Schulen ein.¹

Damit hat Niedersachsen als erstes Bundesland einen neuen Weg eingeschlagen, denn mit dem Erlass verloren die bisherigen Rahmenrichtlinien für Verkehrserziehung ihre Gültigkeit. Im Juni 2004 wies der Kultusminister alle Schulen noch einmal auf die Bedeutung des neuen Lernbereichs hin.² Mit dem Curriculum Mobilität liegt ein innovatives Bildungskonzept vor, das die Anforderungen des globalen Wandels widerspiegelt. Ziel des Curriculum Mobilität ist es, Schülerinnen und Schülern Gestaltungskompetenz zu vermitteln, also „die Fähigkeit, die Zukunft der Gemeinschaften, in denen man lebt, in aktiver Teilhabe im Sinne nachhaltiger Entwicklung verändern und erhalten zu können“ (de Haan 2003, S. 10). Wesentliche Elemente dieser Bildung für nachhaltige Entwicklung sind selbstgesteuerte, interdisziplinäre Lernformen im Kontext von Partizipation und Kooperation sowie Handlungsprodukte³ mit Wirkungswillen für gesellschaftliche Problemlagen. Daher fördert das Curriculum u. a. auch das fächerübergreifende Lernen und bietet Alternativen zum fächerzentrierten Unterricht an.

Dieser Beitrag erläutert das erweiterte Bildungsverständnis, das dem Curriculum Mobilität zugrunde liegt. Anhand eines exemplarischen Lernzyklus wird gezeigt, wie das Curriculum im Unterricht umgesetzt werden kann. Danach wird erörtert, warum es insbesondere für den Lernbereich Mobilität vorteilhaft ist, außerschulische Kooperationspartner in den Lehr- und Lernprozess zu integrieren. Abschließend werden die Struktur und das Bausteinkonzept des Curriculum Mobilität vorgestellt.

Für die Logogestaltung bedanken wir uns bei Ulrich und Joachim Frassl.

1 SVBI 2002, S. 384 und S. 396–399.

2 SVBI 2004, S. 251–252.

3 Beispiele für derartige Handlungsprodukte werden an späterer Stelle in diesem Beitrag aufgeführt.

Von der tradierten Verkehrserziehung zum Curriculum Mobilität

Ursache des ministeriellen Erlasses und damit des konzeptionellen und inhaltlichen Neubeginns ist, dass die Verkehrserziehung insbesondere in den Sekundarschulen nicht ausreichend akzeptiert und umgesetzt wurde (die Sicherheitserziehung in der Grundschule ist von dieser Kritik auszunehmen). Während der vergangenen Jahrzehnte wurden folgende organisatorische und inhaltliche Defizite im Umgang mit der tradierten Verkehrserziehung deutlich:

- Die föderative Verfassungsstruktur der Bundesrepublik hat den Bundesländern die Hoheit im Bildungswesen übertragen. Diese Autonomie verhindert jedoch ein länderübergreifend einheitliches Gesamtkonzept und erschwert es, die Empfehlungen der Kultusministerkonferenz (KMK) praktisch umzusetzen. Die Empfehlungen der KMK hatten zwar eine Signalwirkung für die Länder; sie entschieden und entscheiden jedoch sehr unterschiedlich, in welcher Weise und auf welchem Niveau sie Beschlüsse der KMK umsetzen.
- Die KMK-Empfehlungen von 1994 sind in der Schulpraxis nie realisiert worden. Sie hatten zum Inhalt, die Sicherheitserziehung mit den Bereichen Sozialerziehung, Umwelterziehung und Gesundheitserziehung zu vernetzen.

Die KMK-Empfehlungen von 1994 zeigen – aus heutiger Sicht – konzeptionelle Schwächen:

- Es fehlt ein grundsätzliches Verständnis, das das Phänomen „Straßenverkehr“ in den umfassenderen Bereich der Mobilität integriert und so den Ursachen- und Wirkungskomplex des Lernbereichs thematisch vertieft und erweitert.
- Unverbindliche und vage formulierte Integrationsempfehlungen für die Fächer haben den Ländern zu wenig Orientierungshilfen für didaktisch entwickelte Konzepte gegeben. So konnte nie Systematik und Kontinuität bei der Integration von Lerninhalten in die Fächer erreicht werden.
- Die tradierte Verkehrserziehung wurde nie in die Lehramtsstudiengänge deutscher Hochschulen etabliert.

Mit dem Curriculum Mobilität erhielten die Schulen in Niedersachsen 2002 zum ersten Mal ein innovatives Gesamtkonzept für einen fächerübergreifenden Lernbereich. Das Curriculum integriert die Empfehlungen der KMK von 1994, weist aber zugleich mit seinem Leitbild und seinen inhaltlichen Ansprüchen konzeptionell neue Wege:

- Die Inhalte der tradierten Verkehrserziehung werden erweitert zum Lernbereich „Mobilität“ mit dem Leitbild „Bildung für eine nachhaltige Entwicklung“ (Agenda 21).⁴
- Die Lerninhalte orientieren sich an einem Bausteinkonzept, das den Primarbereich, die Sekundarbereiche I und II und die berufsbildenden Schulen umfasst

4 Vgl. Strukturschema 1.

(Spiralcurriculum). Damit strebt dieser Lernbereich eine den Fächern vergleichbare Systematik und Kontinuität an.

- Die Lerninhalte des Curriculum Mobilität können sowohl in ausgewählte Fächer integriert als auch in Projekten erarbeitet werden. Im ersten Fall bestimmen die Lerninhalte die jeweils zu beteiligenden Fächer.⁵ Die Schule kann also ihre didaktisch/methodische Vorgehensweise frei wählen.
- Darüber hinaus kann das Curriculum Mobilität mit seinem didaktischen Konzept Schulen dazu inspirieren, ein eigenes Schulprogramm bzw. Schulprofil zu entwickeln.

„Bildung für eine nachhaltige Entwicklung“ – ein zukunftsorientiertes Leitbild

Inhaltlich befasst sich das Curriculum umfassend mit dem Phänomen Mobilität. Mobilität wird dabei als grundlegendes menschliches Bedürfnis und als zentrale Herausforderung einer „Bildung für eine nachhaltige Entwicklung“ verstanden. Das Curriculum beschreibt die bildungspolitischen Konsequenzen, die sich aus den lokalen, regionalen und globalen Dimensionen von Mobilität ergeben. Vor diesem Hintergrund ergibt sich die gesellschaftliche Verpflichtung, die sozialen, ökonomischen und ökologischen Grundlagen für eine zukünftige Existenz der Menschheit zu bewahren. Daher zielt das Curriculum darauf ab, Schülerinnen und Schülern Gestaltungskompetenz zu vermitteln. Nach de Haan meint diese Kompetenz „die Fähigkeit, die Zukunft der Gemeinschaften, in denen man lebt, in aktiver Teilhabe im Sinne nachhaltiger Entwicklung verändern und erhalten zu können“ (de Haan 2003, S. 10). De Haan differenziert Gestaltungskompetenz in die folgenden acht Teilkompetenzen:

- die Kompetenz zu weltoffener Wahrnehmung, transkultureller Verständigung und Kooperation;
- die Kompetenz, vorausschauend zu denken;
- die Kompetenz, interdisziplinär zu arbeiten;
- die Partizipationskompetenzen;
- die Planungs- und Umsetzungskompetenz;
- die Fähigkeit zur Empathie, zum Mitleiden und zur Solidarität;
- die Kompetenz zur distanzierten Reflexion über individuelle wie kulturelle Leitbilder;
- die Kompetenz, sich und andere motivieren zu können (de Haan 2003, S. 12).

Das Curriculum bildet bei heranwachsenden Menschen die Fähigkeit aus, ein verantwortungsbewusstes Mobilitätsverhalten im Sinne der genannten Teilkompetenzen zu leben. Denn ohne dieses Bewusstsein für die eigene Verantwortung und ohne die Bereitschaft, entsprechend zu handeln, lassen sich gesellschaftliche Probleme langfristig nicht verbessern oder lösen.

5 Vgl. Strukturschema 3.

Strukturschema 1: Internationale Struktur

Leitbild	Mobilität als menschliches Bedürfnis und zentrale Herausforderung einer Bildung für nachhaltige Entwicklung
Epochaltypisches Schlüsselproblem	Mobilität als gesellschaftliche Verpflichtung zur Erhaltung und Entwicklung sozialer und ökonomisch-ökologischer Grundlagen
Schlüsselqualifikation	Fähigkeit zu reflektiertem und verantwortungsbewusstem Mobilitätsverhalten
Allgemeine Intention	Mobilität als globales und komplexes System erfassen
	Um die Bedingungen alltäglich erlebter Mobilitätswirklichkeit wissen
	Auswirkungen und Folgen von Mobilität auf Umwelt und Gesundheit kennen
	Konsequenzen für das eigene Verhalten ziehen und sich an gesellschaftlichen Problemlösungen beteiligen

Die Menschheit bedrohende, global diskutierte Problemfelder sollten Bestandteil einer modernen Bildung sein. Zu solchen Problemen gehören etwa CO₂-Emissionen, mangelnde Energieeffizienz, Klimawandel und das rasante Wachstum der Menschheit mit den daraus resultierenden Zukunftsfragen (z. B. die Frage nach der Versorgung mit Nahrungsmitteln, Rohstoffen und Energie). Das Curriculum Mobilität stellt derartige Lerninhalte in einen didaktischen Gestaltungsrahmen für den aufbauenden Unterricht sowie für Projekte vom Primarbereich, Sekundarbereich I und II bis zu den Berufsbildenden Schulen. Das Curriculum vermittelt aber nicht nur thematische Inhalte: Zugleich macht es mentale Vorstellungen und Verhaltensweisen des Einzelnen bewusst und trägt so dazu bei, dass sich gesellschaftliche Zustände und Einstellungen wandeln.

Interdisziplinär statt eindimensional: Das didaktische Konzept des Curriculum Mobilität

Eine Teilkompetenz der Gestaltungskompetenz ist die Fähigkeit, interdisziplinär zu arbeiten. Daher fördert das Curriculum das fächerübergreifende Lernen und bietet Alternativen zum fächerzentrierten Unterricht an. Zudem stellt es einen klaren Bezug zu realen Lebensbereichen und Alltagssituationen her. Auch politisch-gesellschaftliche Pläne und Entwicklungen fließen in den Unterricht ein und ermöglichen den Lernenden, eigene Handlungsprodukte (siehe unten) zu erarbeiten. Ziel ist, dass Schülerinnen und Schüler – angepasst an die Schulstufe – spielerisch, durch Entdecken, Erleben und rationales Erfassen, ökologische, ökonomische und soziale Zusammenhänge begreifen. Selbstverantwortliches Handeln wird zunächst in ihrem persönlichen Umfeld veranlasst. Die Lernprozesse sind jedoch so angelegt, dass die Blickwinkel über das Individuelle hinaus auch auf regionale und überregionale Perspektiven ausgeweitet werden. Die Lernenden werden von Anfang an dazu befähigt, Interessenkonflikte einzuschätzen, sich Geschichte anzueignen und in den Dialog mit Andersdenkenden einzutreten. In diesen Lernprozessen hat auch die Auseinandersetzung mit externen Kooperationspartnern einen hohen Stellenwert. Das Curriculum Mobilität entspricht konzeptionell dem Bildungsverständnis des lebenslangen Lernens und konkretisiert die Absichten einer Bildung für eine nachhaltige Entwicklung.

Zusammengefasst strebt das Curriculum für die Schulen folgende Ziele an:

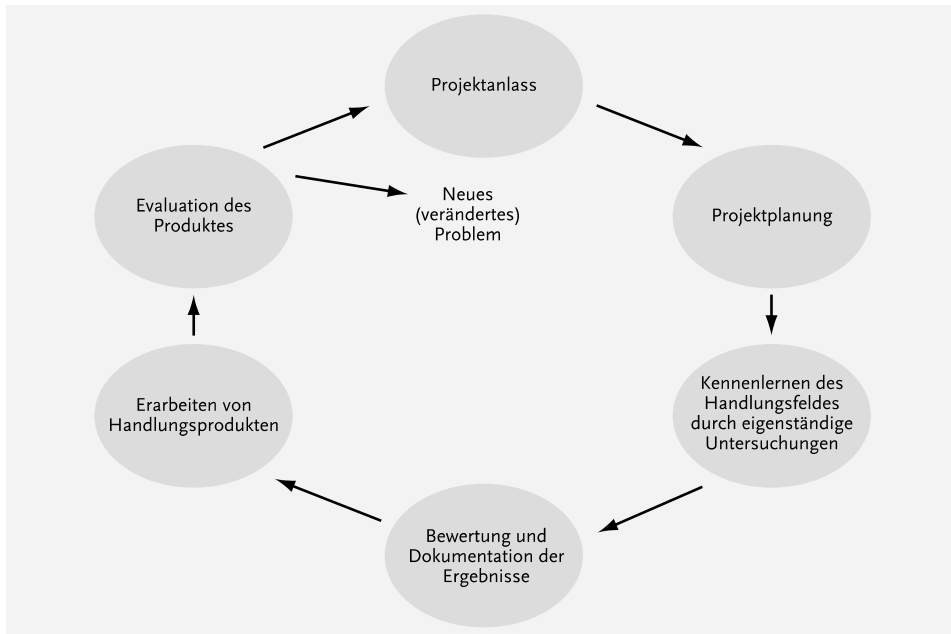
- Lerninhalte sollten zeitgemäß und auf die Lebenswirklichkeit bezogen sein. Notwendige, fachspezifische Inhalte werden stärker in Lernfelder integriert.
- Schülerinnen und Schüler beteiligen sich aktiv an der Unterrichtsgestaltung mit gesellschaftlich relevanten Fragestellungen unter Berücksichtigung ihrer eigenen Interessen.
- Schülerinnen und Schüler beschaffen sich ihre Informationen weitgehend selbst (selbst bestimmtes Lernen), werten sie aus und beurteilen sie.
- Auf der Grundlage des erworbenen Wissens betrachten und gewichten sie gesellschaftliche Probleme und persönliche Lebensfragen differenziert.
- Durch den Austausch mit außerschulischen Experten lernen sie unterschiedliche Sichtweisen kennen und entwickeln so eine durch Fakten gestützte Gesamtsicht mobilitätsbedingter Phänomene.
- Schüler und Schülerinnen erwerben soziale und politische Kompetenz, indem sie ihr persönliches und politisches Umfeld aktiv gestalten.
- Schülerinnen und Schüler geben ihre Erkenntnisse an andere weiter nach dem Motto: „Lehrend lernen wir“. Sie vermitteln ihre Projektergebnisse in Form von Referaten, Vorträgen, Veröffentlichungen und Präsentationen in anderen Klassen, Partnerschulen, bei Kooperationspartnern und in öffentlichen Foren und werden so selbst zu Experten.

Der folgende Lernzyklus wurde in Anlehnung an das Modell einer vollständigen Handlung (vgl. Aebli 2001; Lehmkuhl 1994) entwickelt. Er zeigt idealtypisch, wie die

Ziele des Curriculum Mobilität in Projekten oder in projektorientiertem Unterricht realisiert werden können.

Lernzyklus

Lernstruktur nach dem Modell einer vollständigen Handlung



Anlass, sich mit Themen des Lernfeldes Mobilität auseinanderzusetzen, bieten aktuelle Meldungen, eigene Erlebnisse, Alltagserfahrungen, visionäre Ideen oder Anregungen externer Kooperationspartner. In der darauf folgenden **Planungsphase** wird das zu untersuchende **Handlungsfeld** charakterisiert und eingegrenzt. Entscheidungen über Art und Verteilung der Aufgaben und die zu beteiligenden Partner werden verbindlich abgesprochen und organisatorisch abgestimmt.

In Kleingruppen und Teamarbeit mit außerschulischen Experten analysieren die Schülerinnen und Schüler dann ihr selbst gewähltes Handlungsfeld. Literatur- und Internetrecherchen, Messungen, Befragungen, Beobachtungen, Kartierungen, Berechnungen u. a. sind dabei bevorzugte Methoden. Die Teilergebnisse werden durch die Projektteilnehmer **strukturiert, bewertet und dokumentiert**. Das so erzielte Gesamtergebnis offenbart gesellschaftliche Probleme und Interessenkonflikte. Anschließend werden Lösungsmöglichkeiten diskutiert. Auf dieser Grundlage erarbeiten die Schü-

lerinnen und Schüler **Handlungsprodukte** mit konkreten Plänen für ihre Realisierung. Später werden die Handlungsprodukte selbst **evaluiert** und entsprechend neuer Erkenntnisse verändert. So kristallisieren sich Anlässe für den Beginn neuer Lernzyklen heraus.

Die folgenden, an Wirkungswillen orientierten Handlungsprodukte verdeutlichen beispielhaft, über welche Bandbreite sich das didaktische Spektrum des Lernfeldes Mobilität erstreckt:

- Planung von Klassenfahrten mit regionalen Zielen und alternativen Verkehrsmitteln;
- Beteiligung an Bürgerinitiativen (z. B. gegen Fluglärm, Ressourcen- und Landschaftsverbrauch oder für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung);
- Entwicklung von Zukunftsszenarien zu Eigentum und einer nachhaltigen Verwendung knapper Ressourcen;
- Schließen verbindlicher Verträge zum eigenen Mobilitätsverhalten innerhalb von Klassen, Kursen oder der gesamten Schule (z. B. kann vereinbart werden, das Fahrrad statt des Autos zu nutzen, das Konsumverhalten zu verändern und einen nachhaltigen Lebensstil zu pflegen);
- Einrichten von Schülerfirmen (z. B. Fahrradwerkstatt, Mitfahrerbörse, Büro für lokalen Tourismus und Stadtführungen);
- Patenschaften für Fahrzeuge des ÖPNV;
- Entwicklung von Simulationsmodellen für eine nachhaltige Mobilität;
- Zusammenstellung von Indikatoren für eine zukunftsfähige Mobilität;
- Erarbeiten von Strategien zur Vermeidung von Verkehr;
- Erstellen von Rechenschaftsberichten zu durchgeführten Handlungsprodukten;
- Eingehen von Lernpartnerschaften mit externen Kooperationspartnern.

Die Beispiele zeigen, dass ein komplexer Lernbereich umfassende und differenzierte Formen des Lehrens und Lernens erfordert. Denken und Handeln im Sinne nachhaltiger Bildung bedeutet für Schülerinnen und Schüler, nicht nur die zukunftsorientierten, sozial- und umweltverträglichen Systemzusammenhänge von Mobilität zu kennen, sondern auf Fakten gestützt Problemlösungen rational zu beurteilen und danach zu handeln. Nachhaltigkeit ist dann erreicht, wenn die Unterrichtsergebnisse das Verhalten von Schülern und Gesellschaft beeinflussen und Signalwirkung für nachfolgende Jahrgänge haben. Darüber hinaus wirken Lernprozesse nachhaltig, wenn sie in Schulprogramme oder Schulprofile einfließen und längerfristige Kooperationsverträge initiieren.

Nachhaltiges Lernen durch Kooperation von Schulen untereinander und mit außerschulischen Partnern

Neue Formen externer Kooperation zwischen Schulen und außerschulischen Partnern sind ein wesentlicher Aspekt auf dem Weg zu einer „Bildung für eine nachhaltige Entwicklung“ – insbesondere für den Lernbereich Mobilität. Denn die Integration au-

ßerschulischer Experten in den handlungsorientierten Unterricht fördert das Lernen in und von der Gesellschaft. Schülerinnen und Schüler trainieren dabei auch den unbefangenen Umgang mit Fachleuten und erfahren, dass deren Sichtweisen und Interessen oft nur einen Teilaspekt der gesellschaftlichen Wirklichkeit abbilden. Dieser Austausch macht den Unterricht realitätsbezogener und glaubwürdiger. Kooperationen zwischen Schulen und externen Partnern sollten als langfristige Zusammenarbeit vertraglich verankert werden. Die kooperativ erarbeiteten Ergebnisse sind dann erfolgreich, wenn sie über die Grenzen der Schule hinaus gesellschaftliche Beachtung, Anerkennung und Unterstützung erfahren. Dabei stehen nicht nur die Zielsetzungen der Schule im Fokus, sondern gleichzeitig auch die Produkte der Kooperationspartner und die Bedingungen und Auswirkungen ihrer Produktion. Externe Kooperationspartner sind dabei Beteiligte eines durchdachten Bildungskonzeptes und werden nicht als Einsparpotenzial und Ersatz für qualifiziertes Lehrpersonal herangezogen.

In Niedersachsen unterstützen Polizei und Landesverkehrswacht den Unterricht auf der Grundlage des Curriculum Mobilität. Beide Institutionen waren bereits früher wichtige und bewährte Kooperationspartner in der Verkehrserziehung. Sie bieten jedoch ihrem Auftrag entsprechend nur wenige Schwerpunkte und inhaltliche Vorschläge aus den Bausteinen an, zu denen sie im Unterricht kompetente Partner sein können. Der inhaltlichen Dimension des Curriculum Mobilität entsprechend sollten sich Schulen daher um weitere Kooperationspartner aus der Wirtschaft, aus Behörden, wissenschaftlichen Instituten, Umweltorganisationen u. a. bemühen.

Ein Beispiel langfristiger, fruchtbarer Kooperation ist die Zusammenarbeit der Autostadt GmbH und des Niedersächsischen Kultusministeriums, die seit 2002 besteht. Beide Partner setzen das Curriculum gemeinsam um und entwickeln es weiter. Die pädagogischen Mitarbeiter der Autostadt bringen mit der „Inszenierten Bildung“ (Autostadt GmbH 2004) vielseitige und kreative Elemente in das Baustein-Konzept des Curriculum ein. Die Lernstationen, thematischen Module und Aktionen, die die Autostadt anbietet, werden einem hohen Anspruchsniveau gerecht. So verbindet sich ein curriculares Leitbild mit den Zielen eines Weltkonzerns in einer Weise, von der beide Partner profitieren.

Bezugsfelder, Themenbereiche, Bausteine: Die Struktur des Curriculum Mobilität

Das strukturelle thematische Gerüst des Curriculum Mobilität besteht aus mehreren Pfeilern: Zwei Bezugsfeldern, fünf Themenbereichen und zehn Bausteinen, die künftig noch erweitert werden können.

Die **Bezugsfelder** *Mensch-Verkehr* und *Mensch-Umwelt* setzen den didaktischen Rahmen des Curriculum Mobilität. Strenggenommen sind es die grundlegenden Bereiche *Mensch*, *Verkehr*, *Umwelt*, die sich aufeinander beziehen, sich inhaltlich überschneiden und sich zu den beiden Bezugsfeldern verdichten. Diese Rahmensetzung fokussiert

bewusst auf einen anthropozentrisch-ökologischen Strukturierungsansatz.⁶ Die Existenz des Menschen steht dabei immer im Mittelpunkt. Der Mensch als Individuum und Teil der Gesellschaft lebt in einem Spannungsverhältnis, das sich aus seinem Bedürfnis nach Mobilität und aus den daraus resultierenden Auswirkungen auf seine Umwelt und ihn selbst ergibt. In diesem Gefüge sozialer und ökologischer Beziehungen werden ökonomische Faktoren nicht ausgeblendet. So ergeben sich im Sinne von Nachhaltigkeit bedeutungsvolle Zusammenhänge und inhaltliche Vernetzungen.

Darüber hinaus wird das Curriculum Mobilität entlang von fünf **Themenbereichen** strukturiert. Jeder dieser Bereiche thematisiert ein Problemfeld von Mobilität. Obwohl die einzelnen Bereiche bereits für sich genommen wesentliche Zielsetzungen des Curriculum abbilden, wurden sie inhaltlich vernetzt, denn die darin enthaltenen Sichtweisen sollten bei Gesamtbeurteilungen nicht isoliert bewertet werden (z. B. technologische, ökonomisch-ökologische, soziale und Wahrnehmungs- bzw. Verhaltenssichtweisen).

Charakterisierung der Themenbereiche

Mobilität und Sicherheit

Dieser Themenbereich umfasst vorrangig Inhalte der traditionellen Verkehrserziehung, wobei die Sicherheitserziehung im Mittelpunkt steht. Wesentliche Handlungsfelder sind vorbildliches Verkehrsverhalten als Teilnehmer im Verkehr, Gefahren durch Unfälle, Verletzungen und Gesundheitsschäden, Regeln, Normen und Ordnungsprinzipien. Sie werden z. B. konkretisiert durch Radfahr-, Mofa- und Erste-Hilfe-Kurse.

Mobilitätssysteme

Der Themenbereich setzt sich mit den Mobilitätsmöglichkeiten auseinander. Er berücksichtigt dabei technische wie ökonomische und ökologische Gesichtspunkte (z. B. Verkehrsmittelwahl und Raumplanung). Durch visionäre Strategien für Mobilitätskonzepte und Verhaltensweisen bleiben Aspekte der Nachhaltigkeit immer im Blick.

Mobilität und Gesellschaft

Hier liegt der Schwerpunkt auf sozialen und ökonomischen Aspekten der Mobilität, etwa auf Lebensstilen, auf eigen- und sozialverantwortlichem Handeln (z. B. Touris-

6 Vgl. Strukturschema 2.

mus und Mobilität in der Freizeit). Dazu zählt auch das gesamte Sucht- und Drogenproblem mit seinen Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten.

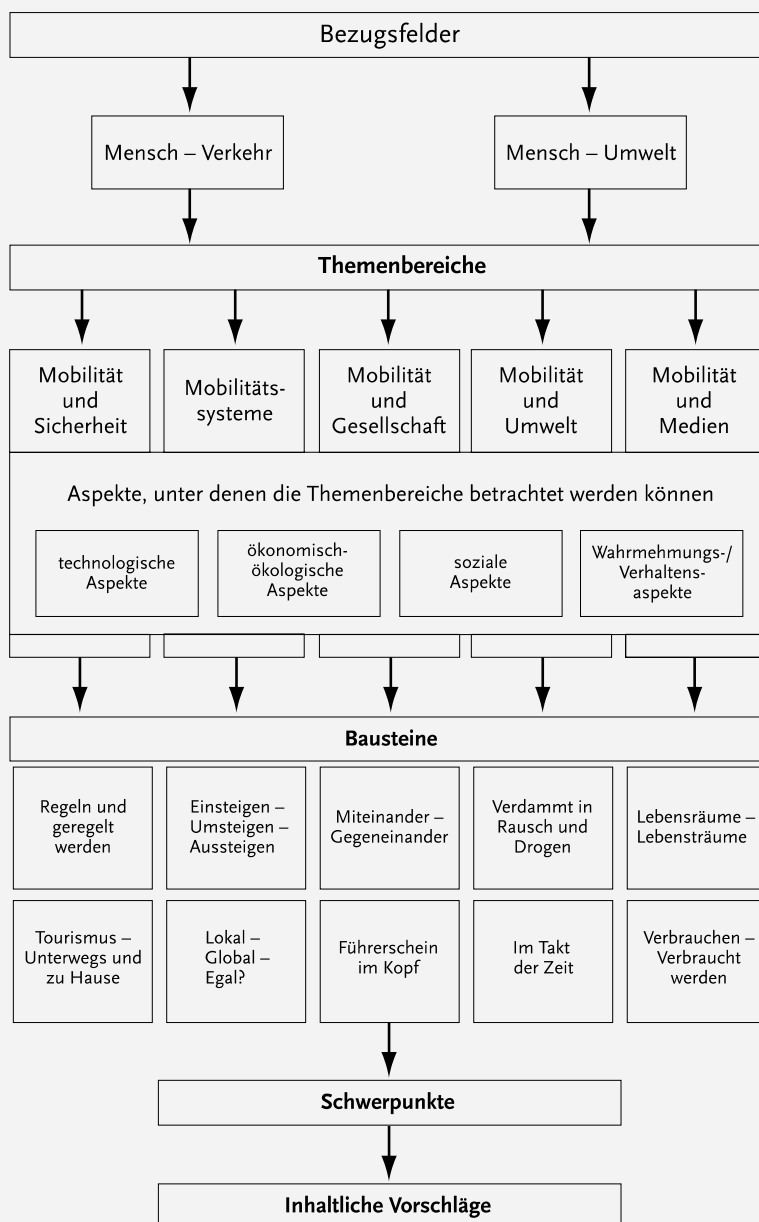
Mobilität und Umwelt

Dieser Bereich thematisiert die Auswirkungen von Mobilität auf Lebensräume, Ressourcenverbrauch, Schadstoffemissionen und auf die Gesundheit, ohne die Entwicklung von Alternativen bis zu visionären Lebenswünschen zu vernachlässigen. Vorwiegend ökologische Sichtweisen werden mit ökonomischen und sozialen Fragestellungen aus den anderen Themenbereichen vernetzt.

Mobilität und Medien

Auch dieser Themenbereich überschneidet sich mit den anderen Themenbereichen, weil hier das Mobilitätsverhalten und seine Auswirkungen auf Lebensstile, Konsum und Kommunikation untersucht werden. Dazu gehören die Darstellung von Mobilität in den Medien und der Einfluss der Medien auf das Mobilitätsverhalten, aber auch moderne Strategien zur Verkehrsvermeidung (z. B. durch innovative Informations- und Kommunikationstechnologien).

Strukturschema 2: Didaktische Vernetzung



Die zehn **Bausteine**⁷ des Curriculum Mobilität bündeln zentrale Fragen der „Mobilität“ und konkretisieren sie bis zur Ebene von „Schwerpunkten“ und „inhaltlichen Vorschlägen“ für die Praxis. Gleichzeitig lässt das Baustein-Konzept den Schulen die Freiheit, Schulpläne und Unterrichtseinheiten auf die örtlichen Gegebenheiten und Voraussetzungen auszurichten und anzupassen. Die Bausteine verfolgen zwei Prinzipien in modellhafter Weise:

- Sie zeigen exemplarisch, wie ein fächerübergreifender Lernbereich in eine Auswahl von Fächern integriert werden kann.
- Sie verdeutlichen, welche inhaltlichen Vernetzungsmöglichkeiten innerhalb der Bausteine und bausteinübergreifend realisierbar sind.

Dieser curriculare Ansatz ist neu, denn die Bausteine umkreisen wie eine Spirale das komplexe Thema „Mobilität“ vom Primarbereich bis zum Sekundarbereich II. Schüler und Schülerinnen stoßen also im Laufe ihrer Schulzeit in verschiedenen Fächern und Unterrichtszusammenhängen kontinuierlich auf Fragen der Mobilität. Durch seinen Anspruch von Systematik und Kontinuität erhält der Lernbereich Mobilität eine verbindlichere und spürbarere Qualität. Didaktisch-methodisch können die Bausteine auf unterschiedlichen Wegen vermittelt werden:

- fachbezogen über einzelne Fächer;
- fächerübergreifend unter Beteiligung mehrerer Fächer;
- durch Projekte oder projektorientierte Vorhaben;
- durch geschlossene Lehrgänge⁸.

Die Bausteine eignen sich für alle Unterrichtsformen und Lehr- bzw. Lernmethoden; insbesondere bieten sich problemlösende und handlungsorientierte Methoden an.

Charakterisierung der Bausteine

„**Regeln und geregelt werden**“ umfasst ein Themenspektrum von Regeln und Regelerfahrungen aus verschiedenen Lebensbereichen. Regelgerechtes Verhalten wird nicht nur auf Verkehrsverhalten bezogen, sondern generalisiert, d. h. in verschiedenen Lebensbereichen thematisiert und in einen Gesamtkontext gestellt.

„**Einsteigen – Umsteigen – Aussteigen**“ thematisiert die Verkehrsmittelwahl und setzt sich u. a. auch mit Fragen des Reisens, der Problematik „Mobilität und Arbeitsort“ und der Siedlungsentwicklung auseinander. Dabei werden auch wirtschaftliche und ökologische Auswirkungen von Mobilität berührt und Alternativen für zukunftsfähige Strategien entwickelt.

⁷ Vgl. Strukturschema 2.

⁸ Damit sind die seit Jahrzehnten erprobten und unverzichtbaren Themen der Verkehrserziehung gemeint, die wegen ihrer festgelegten Inhalte und methodischen Schritte Lehrgangscharakter haben. Dazu zählen z. B. Schulwegsicherheit, Frühradfahren/Radfahrprüfung, Mofa-Kurse. Zu diesen Themen haben Verlage und Verbände Unterrichtsmodelle erstellt, nach denen in den Schulen unterrichtet wird. Das Curriculum Mobilität hat sie unverändert übernommen.

„Miteinander – Gegeneinander“ zeigt, wie soziale Einstellungen und soziales Verhalten das Miteinander der Menschheit bestimmen – nicht nur im Bereich Mobilität. Die Thematik korrespondiert insbesondere mit dem Baustein „Einsteigen – Umsteigen – Aussteigen“, weil das Miteinander voraussetzt, dass man sich über Regeln und Normen verständigt. Werden diese Regeln ignoriert, führt dies zu Aggressionen, Frustration und zum Gegeneinander.

„Tourismus – Unterwegs und zu Hause“ setzt sich mit dem Ferntourismus und dem Urlaub in der heimatlichen Region auseinander. Es geht um das Spannungsverhältnis zwischen individuellen Mobilitätsansprüchen und einem verantwortungsbewussten Mobilitätsverhalten i. S. der Agenda 21. Einflüsse des Tourismus auf Wirtschaft, Umwelt und soziale Faktoren werden kritisch betrachtet. Es wird gezeigt, dass es Alternativen zu den von den Medien suggerierten Reisebedürfnissen gibt.

„Verdammt in Rausch und Drogen“ problematisiert Phänomene und Ursachen des Suchtverhaltens, insbesondere in Verbindung mit Mobilität. Die Schwerpunkte konzentrieren sich auf die Persönlichkeitsentwicklung junger Menschen und verdeutlichen, wie bedeutsam ein starkes Selbstwertgefühl ist. Rationale und konstruktive Strategien zur Konfliktbewältigung werden als soziale Fähigkeiten eingeübt, um Scheinlösungen und lebenszerstörenden Auswirkungen durch Drogenkonsum wirkungsvoll vorzubeugen.

„Lebensräume – Lebensträume“: Das Leben der Menschen wird wesentlich bestimmt von ihren Grundbedürfnissen – etwa dem Bedürfnis nach einer Behausung, nach einer Arbeit, nach Versorgung usw. Diese Bedürfnisse stehen in einem engen Zusammenhang zur Mobilität, denn sie lassen sich durch Gestaltung, Nutzung und Verwirklichung von Lebensräumen und auch Lebensträumen befriedigen. Dieser Baustein zeigt, dass die Qualität eines Lebensraumes durch den Einfluss von Mobilität stark bestimmt wird. Auch die Medien beeinflussen die menschlichen Lebensträume erheblich.

„Lokal – Global – Egal?“ verdeutlicht die Wechselbeziehungen zwischen lokalem Handeln und globalem Denken. Mobilität wird als gesamtgesellschaftliches Schlüsselproblem erfasst, das sich unabsehbar auf geographische, soziale, ökonomische und ökologische Zusammenhänge auswirkt. Ziel ist, angesichts der weltweit zu erwartenden Folgen und Grenzen der Mobilität ein Bewusstsein zu entwickeln für politisch verantwortliches Handeln.

„Führerschein im Kopf“ bündelt Schwerpunkte und Inhalte aus verschiedenen Bausteinen. Es geht darum, Jugendliche bzw. junge Erwachsene auf die motorisierte Teilnahme am Straßenverkehr vorzubereiten. Der Baustein beginnt in den Klassen 9 bis 10, da die Schülerinnen und Schüler dann die Mofa-Fahrerlaubnis bekommen können. Jugendliche sollen bereits Jahre, bevor sie eventuell den Führerschein erwerben, für die Probleme des motorisierten Individualverkehrs und für alternative Verkehrsmittel sensibilisiert werden.

„Im Takt der Zeit“ problematisiert den Faktor Zeit im Zusammenhang mit Mobilität. In der Gesellschaft sind Mobilität und Zeit untrennbar miteinander verbunden, wenn auch primär unter ökonomischen Zielsetzungen. Der Baustein berücksichtigt zudem die lebenswichtigen natürlichen Zeitzyklen und Zeitrhythmen. In seinen didaktischen Zielsetzungen zielt der Baustein darauf ab, die Zeitmaße der Natur und das gegenwärtig verbreitete Zeitverständnis zu harmonisieren.

„Verbrauchen – Verbraucht werden“ rückt den durch Mobilität bedingten Ressourcenverbrauch in den Unterricht oder in Projekte. Es wird gezeigt, wie aktuell diskutierte Probleme des Klimawandels und der Energienutzung mit der (eigenen) unreflektierten Nutzung von Ressourcen zusammenhängen. Wird die existentielle Bedeutung des gegenwärtigen und zukünftigen Umgangs mit Ressourcen erkannt, können individuelle und gesellschaftliche Lösungen für eine veränderte Lebensführung und -gestaltung entwickelt werden.

Strukturschema 3: Fächerstruktur, Lehr- und Lernstrategien

Fachbezogene und fachübergreifende Elemente des Curriculum Mobilität

Traditionelle und innovative Lehr- und Lernstrategien

Primärbereich:	Deutsch, Sachkunde, Sport, Kunst
5./6. Schuljahr	Sport, Welt- und Umweltkunde (beinhaltet die Fächer Erdkunde, Geschichte und Politik), Deutsch, Naturwissenschaften
Sek.-Bereiche I und II:	Politik, Erdkunde (an Haupt- und Realschulen sind die Fächer Erdkunde und Politik in den Fachbereich Geschichtlich-soziale Weltkunde (GSW) integriert, in den Klassen 7 bis 10 der Gesamtschulen in den Fachbereich Gesellschaftslehre), Deutsch, Englisch, Biologie, Physik
Berufsbildende Schulen:	Politik



Bausteine und Projekte

Lehrgangsorientiert	Fachbezogen/ fächerübergreifend	Projektorientiert
- Schulwegsicherheit - Frühradfahren/Radfahrprüfung - Mofa-Kurse - Erste-Hilfe-Kurse	- Regeln und geregelt werden - Einsteigen – Umsteigen – Aussteigen - Miteinander – Gegeneinander - Verdammt in Rausch und Drogen - Lebensräume – Lebensträume - Tourismus – Unterwegs und zu Hause - Lokal – Global – Egal? - Führerschein im Kopf - Im Takt der Zeit - Verbrauchen – Verbraucht werden	- Kooperation Schule – Fahrschule in ausgewählten Gymnasien, Gesamtschulen und BBS - Projektbeispiel Mobilität in ausgewählten Lebensbereichen

Mit der Fertigstellung der beiden Bausteine „Im Takt der Zeit“ und „Verbrauchen – Verbraucht werden“ Ende des Schuljahres 2007 ist das Curriculum Mobilität vollständig. Die Schulen können nun uneingeschränkt mit dem Curriculum arbeiten. Die Erkenntnis, dass Probleme der Lebenswirklichkeit insbesondere im Bereich der Mobilität heute nur noch langfristig interdisziplinär gelöst werden können und nur nachhaltige Lösungen ihre Berechtigung haben, muss sich auch in den Lehrplänen der Schulen widerspiegeln. Das Curriculum Mobilität setzt diesen Prozess des Lernens an der Lebenswirklichkeit mit nachhaltigen Auswirkungen auf Unterrichtsergebnisse konsequent um. Damit ist es wegweisend für zukünftige Bildungskonzepte.

