

Außerschulische Lernorte der Mobilitäts- und Verkehrserziehung im Primarbereich

Lara Viktoria Schneider

Außerschulische Lernorte der Mobilitäts- und Verkehrserziehung sind Orte, die den Schülern Realbegegnungen und praktische Erfahrungen mit anderen Verkehrsteilnehmern, unterschiedlichen Verkehrsmitteln und alltäglichen Verkehrssituationen im Verkehrsraum ermöglichen.

Außerschulische Lernorte der Mobilitäts- und Verkehrserziehung lassen sich grundsätzlich in zwei Arten von Lernorten differenzieren:

- Zum einen in pädagogischer Vermittlungsabsicht geschaffene außerschulische Lernorte, wie z. B. Verkehrsübungsplätze, Jugendverkehrsschulen und Busschulen,
- und zum anderen in außerschulische Lernorte, die nicht eigens für das Lernen geschaffen wurden, sich aber dadurch auszeichnen, dass sie eine direkte Verbindung zwischen der schulischen Mobilitäts- und Verkehrserziehung und der unmittelbaren Lebenswelt der Kinder herstellen können, wie z. B. die städtische Infrastruktur, das Schulumfeld, der Besuch von Polizei- und Feuerwehreinrichtungen, städtische Fahrradwerkstätten etc.

Zur Bedeutung außerschulischer Lernorte für die Entwicklung von Verkehrsmündigkeit

Faktoren, die sich auf die Verkehrsmündigkeit von Kindern nachteilig auswirken:

- Veränderte Freizeit- und Bewegungsgewohnheiten
- Steigende Siedlungs- und Verkehrsdichte
- Zunehmende Beaufsichtigung

Folgen:

- Digitale Medien verdrängen das Spiel im Freien und damit auch das freie Spiel auf der Straße
- Einschränkung der Spielmöglichkeiten im Freien
- „Verhäuslichung“ von Kindern in Gebieten mit schlechter Aktionsraumqualität
- „Verinselung“ der Lebenswelt
- Zunahme von Bewegungsmängeln
- Abnahme der eigenständigen Mobilität

→ Kindern fehlen heute immer häufiger Primärerfahrungen im Umgang mit dem Straßenverkehr und anderen Verkehrsteilnehmern (!)

Teufelskreis der Verkehrsunmündigkeit

Die Einbindung außerschulischer Lernorte in den Mobilitäts- und Verkehrsunterricht kann dazu beitragen, diesem zunehmenden Entfremdungsprozess entgegenzuwirken.



Die Einbindung außerschulischer Lernorte in den Unterricht

- ermöglicht Kindern Realbegegnungen und Erfahrungen aus erster Hand, die ihnen in ihrer unmittelbaren Lernumgebung häufig fehlen.
- birgt großes Potenzial für eine nachhaltige Mobilitätsbeeinflussung.
- fördert die psychomotorische Entwicklung von Kindern.
- leistet einen Beitrag zur Generationenvermittlung.
- bietet Kindern eine Möglichkeit, Technikinteresse zu entwickeln, Technikverständnis zu erwerben und bereits erworbene Technikkompetenzen weiterzuentwickeln.



KMK-Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule

(vgl. Sekretariat KMK 2012)

• Deutliche Akzentuierung auf Aspekte der Umwelt- und Gesundheitserziehung: Der Unterricht soll sich am Leitbild einer zukunftsfähigen und nachhaltigen Entwicklung orientieren.

• Ziel: Schülern eine verantwortungsvolle, selbstständige, sichere und soziale Mobilität zu ermöglichen.

• Aufforderung der Schüler zur Beteiligung an der Verkehrsraumgestaltung.

Allgemeine Grundätze für den Unterricht:

- Erfahrungsorientierung
- Handlungsorientierung
- Umgebungsorientierung
- Individualisierung und Inklusion
- fächerübergreifender Unterricht

→ Kooperation mit außerschulischen Partnern und Einrichtungen (!)

Schulexterne Organisationen und Institutionen: (öffentliche und private Träger)

- Landes- oder Örtliche Verkehrswacht (DVW)
- Verkehrswacht Medien & Service-Center (VMS)
- Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR)
- Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV)
- Automobilverbände (ADAC)
- Polizei
- Wirtschafts- und Verkehrsunternehmen
- Straßenverkehrsamt
- Deutsches Rotes Kreuz u. a. Hilfsorganisationen
- Verkehrsvereine, Bürgerinitiativen

→ Überwiegend private Träger, die vom Autoverkehr prinzipiell profitieren (!)

Generationenvermittlung am außerschulischen Lernort der Mobilitäts- und Verkehrserziehung

• Entsolidarisierung im Verkehrsraum: Über die Hälfte (55%) nehmen Aggressionen oft oder sehr oft wahr. (vgl. GDV 2016)

• Außerschulische Aktivitäten bergen das Potenzial, die Generationen füreinander zu sensibilisieren.

• Die Thematisierung von Unterschieden und Gemeinsamkeiten führt zum Abbau von bestehenden Barrieren und zum Aufbau von mehr gegenseitigem Verständnis.

• Das Soziale und persönliche Verhalten der Kinder im Straßenverkehr kann gestärkt und gefördert werden, nicht nur gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern, sondern auch gegenüber Ordnungshütern und Einsatzkräften.

→ Die "Vermittlung" zwischen den Generationen am außerschulischen Lernort der Mobilitäts- und Verkehrserziehung kann dazu beitragen, bestehende Generationenkonflikte im Straßenverkehr zu entschärfen (!)

Generationale Ordnung am außerschulischen Lernort:

- „Vermittlung“ zwischen den Generationen ist einseitig und hierarchisch gestaltet
- Lehrerzentrierte Unterrichtspraxis
- Klare Handlungsanweisungen, die die Kinder wiederholend umsetzen müssen
- Verkürzte Erziehungsmaßnahmen (Appelle, „Dressurakte“, Einweisungsprogramme, Anpassungstraining)

Die Wissensvermittlung verläuft in der Regel von Alt nach Jung:

• Das Wissensgefälle zwischen den Kindern und den Erwachsenen insbesondere im Bereich der Verkehrssicherheit ist sehr groß.

Das Lernen am außerschulischen Lernort bezieht sich weniger auf selbstbestimmtes Lernen,

sondern weitestgehend auf Bildungsangebote mit einer expliziten Vermittlungsabsicht:

- Die Vermittlung von spezifischem Wissen und praktischem Können steht im Zentrum dieser generationalen Aushandlungen.

Handlungsmöglichkeiten der Kinder sind durch die vorgegebenen Verhaltensregeln stark eingeschränkt:

• Freies Experimentieren mit Verhaltensweisen findet zumindest in realen Verkehrssituationen nicht statt.

→ Ist das Lernen am außerschulischen Lernort der Mobilitäts- und Verkehrserziehung, so wie es sich derzeit gestaltet, überhaupt kindgerecht?

Forschungsfrage:

• Ist die allgemeine Konnotation von Technik mit Männlichkeit auch bei der Mobilitäts- und Verkehrserziehung von Kindern erkennbar?

Ergebnisse:

• Theoretische Grundlagen des Mobilitäts- und Verkehrsunterrichts vermitteln überwiegend weibliche Erzieherinnen.

• Praktische Verkehrsübungen finden hingegen überwiegend im Beisein von männlichen Verkehrssicherheitsberatern der (Verkehrs-)Polizei statt.

• Zahlreiche von privaten Trägern verantwortete außerschulische Maßnahmen sind vorwiegend Sache männlicher Moderatoren.

Folgen:

• Bis heute ist die schulische Verkehrserziehung vorwiegend in männlicher Hand.

• Mädchen und Jungen stehen bei der schulischen Verkehrserziehung kaum weibliche Verkehrsexperten als technisch versierte Vorbilder zur Verfügung.

• Die intergenerationale "Vermittlung" am außerschulischen Lernort findet vorwiegend zwischen den Kindern und männlichen Verkehrsexperten statt.

→ In der schulischen Mobilitäts- und Verkehrserziehung wird die Konnotation von Technik mit Männlichkeit weiter verstärkt (!)

Literatur

- Blinkert, Baldo u. a. (2015): Raum für Kinderspiel! Eine Studie im Auftrag des Deutschen Kinderhilfswerkes über Aktionsräume von Kindern in Ludwigsburg, Offenburg, Pforzheim, Schwäbisch Hall und Sindelfingen, FIFAS Schriftenreihe, Bd. 12. Berlin: LIT.
- GDV (Hrsg.) (2016): Verkehrsklima in Deutschland 2016. Eine repräsentative Längsschnittstudie im Auftrag der Unfallforschung der Versicherer (UDV). In: Unfallforschung kompakt, Heft 59/2016, S. 1-24.
- Heinzel, Friederike (Hrsg.) (2011): Generationenvermittlung in der Grundschule. Ende der Kindgemäßheit? Bad Heilbrunn: Klinkhardt.
- Medienpädagogischer Forschungsverbund Südwest (2017): KIM 2016. Kindheit, Internet, Medien. Basisstudie zum Medienumgang 6- bis 13-Jähriger in Deutschland. Stuttgart: Mpfs.
- Sekretariat der Ständigen Konferenz der Kultusminister der Länder in der Bundesrepublik Deutschland [Sekretariat KMK] (2012): Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule. Beschluss der Kultusministerkonferenz vom 07.07.1972 i. d. F. vom 10.05.2012. Bonn: Sekretariat der KMK.