

Berliner Modell zur Mobilitätsbildung

Ein interdisziplinäres Modell

Das *Berliner Modell* zur Mobilitätsbildung ist eine Erweiterung bisheriger Modelle für Bildungs- und Erziehungskonzepte im Kontext der räumlichen Mobilität. Es richtet sich zugleich an Institutionen des Bundes und der Länder, an pädagogische Fachkräfte (vorrangig) der Elementar- und Primarstufenpädagogik, Forscher:innen in pädagogischen Feldern, außerschulische Akteur:innen sowie Akteur:innen der Mobilitätspraxis.

Im Zusammenspiel von Verkehrsplanung, Erziehungswissenschaft und Fachdidaktik verfolgen wir folgende Ziele:

(1) Zukunftsfähig mobil sein

Zukunftsorientierte Mobilitätsbildung befähigt Kinder, sich mit unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen, Anforderungen des heutigen Verkehrs, seinen Auswirkungen auf Menschen und Umwelt sowie mit der Entwicklung einer zukunftsfähigen Mobilität auseinanderzusetzen. Mobilitätsbildung thematisiert die konkrete Ausgestaltung von zukunftsfähiger Mobilität dabei unter spezifischen lokalen Gegebenheiten. Der Komplexität von Mobilität wird Rechnung getragen. Neben der Betrachtung des Verkehrsraums werden auch Zusammenhänge mit der Stadt- und Lebensgestaltung aufgezeigt. Mobilitätsbildung spiegelt die Vielfalt der Mobilitätsformen wider und schließt auch neue Mobilitätsformen mit ein.

(2) Umweltbewusst mobil sein

Mobilitätsbildung fördert die Auseinandersetzung mit Motiven und Auswirkungen der Verkehrsmittelwahl und des Mobilitätsverhaltens sowie den Auswirkungen des Verkehrs auf Gesundheit, Umwelt und Klima. Mobilitätsbildung vermittelt Kompetenzen für eine verantwortungsvolle, umweltfreundliche Verkehrsmittelwahl. Zentral dabei ist das Streben nach lebenswerten Städten und Gemeinden für alle und den sich daraus ergebenden Auswirkungen auf die Ausgestaltung von Mobilität.

(3) Gesundheitsbewusst mobil sein

Mobilitätsbildung geht von einem umfassenden Gesundheitsverständnis aus und thematisiert die Wechselwirkungen zwischen Mobilität, Umweltschutz und körperlichem sowie geistigem Wohlbefinden. Mobilitätsbildung fördert motorische und kognitive Fähigkeiten, die für körperliche Bewegung (zu Fuß, Rad, Roller, Skaten, etc.) benötigt werden und klärt über mögliche gesundheitsschädliche Folgen des Mobilitätsverhaltens auf (z. B. Bewegungsmangel, motorische Defizite, Emissionen, Lärm).

(4) Demokratisch und gerecht mobil sein

Mobilitätsbildung erkennt Mobilität als Voraussetzung zur gesellschaftlichen Teilhabe an. Bezugnehmend auf das Recht von Kindern, bei allen sie betreffenden Entscheidungen beteiligt zu werden, befähigt Mobilitätsbildung zur Mitgestaltung einer Verkehrsumwelt, die allen eine gleichberechtigte Teilnahme ermöglicht. Zudem bietet Mobilitätsbildung eine globale Perspektive und setzt die eigene Mobilität in Bezug zur Mobilität von anderen Menschen. Mobilitätsbildung schafft Bewusstsein, dass

Teilhabe an (sozialer und) räumlicher Mobilität innerhalb der Gesellschaft und global ungleich verteilt ist.

(5) Selbstständig mobil sein

Mobilitätsbildung fördert die selbstständige Mobilität aller Kinder und stellt Angebote bereit, die individuelle Mobilitätsbedürfnisse berücksichtigen. Dies schließt die altersangemessene Förderung motorischer und kognitiver Fähigkeiten mit ein. Dabei liegt ihr ein umfassendes Verständnis kindlicher Mobilität zugrunde, die alle für Kinder relevanten Mobilitätsformen und Wege umfasst. Dazu gehört die Anerkennung der vielfältigen Rollen und Freiheitsgrade, in denen Kinder an Verkehr teilhaben.

(6) Miteinander mobil sein

Mobilitätsbildung vermittelt Verkehr als ein soziales System, das besonderen kulturellen Rahmenbedingungen, Regeln und Normen der sozialen Interaktion unterworfen ist. Regeln und Normen werden dabei als Produkt kultureller Aushandlungsprozesse – und somit als veränderbar – vermittelt.

(7) Sicher mobil sein

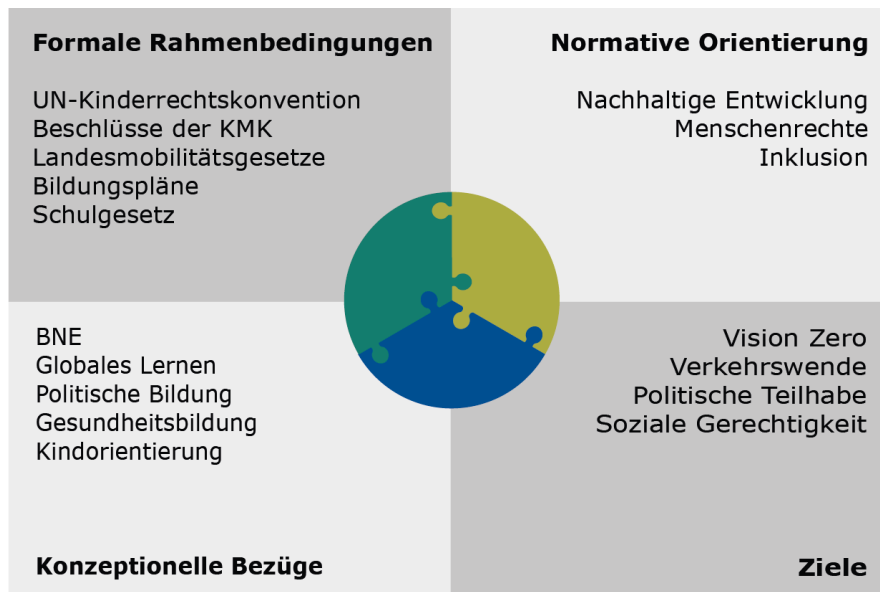
Mobilitätsbildung schließt an die Vision Zero¹ an. Um die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen, bedarf es einer kindgerechten und fehlertoleranten Gestaltung öffentlicher Räume und damit auch öffentlicher Verkehrsräume. Diese konkrete Gestaltung basiert auf politischen Rahmenbedingungen und konkreten Planungsentscheidungen im Kontext von Stadt- und Regionalplanung. Es wird davon ausgegangen, dass die Hauptverantwortung für die Gewährleistung von Sicherheit im Straßenverkehr Verkehrspolitik und -verwaltung tragen.

Zusätzlich unterstützt Mobilitätsbildung Kinder beim Aufbau von Kompetenzen, die für eine vielseitige und sichere Teilhabe am Straßenverkehr notwendig sind.

Wir gehen davon aus, dass mündige Teilhabe an räumlicher Mobilität viel mehr als die bloße Beherrschung von Verkehrsträgern oder die Vermittlung von Regeln umfasst. Vielmehr setzt sich Mobilitätsbildung im *Berliner Modell* aus den Dimensionen Bewegung, Wahrnehmung und Mitgestaltung zusammen.

¹ keine Verkehrstoten und Schwerverletzten im Verkehr

Rahmenbedingungen für Mobilitätsbildung – Makroebene des *Berliner Modells* zur Mobilitätsbildung



Makroebene des *Berliner Modells* zur Mobilitätsbildung

Auf der Makroebene des *Berliner Modells* zur Mobilitätsbildung reflektieren wir die Rahmenbedingungen und konzeptionellen Bezüge, unter denen Mobilitätsbildung realisiert wird.

Formal zu berücksichtigen sind Gesetze und untergesetzliche Normsetzungen: International etwa die Kinderrechtskonvention der Vereinten Nationen, auf Ebene der Länder die „Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule“ der Ständigen Konferenz der Kultusminister der Länder in der Bundesrepublik Deutschland (KMK), zudem landesspezifische Regelungen (etwa Schulgesetze oder Mobilitätsgesetze) sowie Bildungs- und Rahmenlehrpläne.

Normative Orientierung bieten das Leitbild der Nachhaltigen Entwicklung, die Nachhaltigkeitsziele und das Inklusionsverständnis der Vereinten Nationen² sowie die Menschenrechte im Allgemeinen.

Mit der Formulierung des *Berliner Modells* zur Mobilitätsbildung gehen die Ziele Vision Zero, Verkehrswende, Politische Teilhabe und Soziale Gerechtigkeit einher.

Konzeptionelle Bezüge bestehen zu Bildung für Nachhaltige Entwicklung, Globalem Lernen, politischer Bildung, Gesundheitsbildung und Kindorientierung.

² ‚all means all‘

Gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Kompetenzfacetten – Meso- und Mikroebene des *Berliner Modells* zur Mobilitätsbildung

Im Außenkreis widerspiegeln sich konkrete gesellschaftliche Rahmenbedingungen (Mesobene), im Innenkreis werden die Kompetenzfacetten von Mobilitätsbildung für die drei Dimensionen Bewegung, Wahrnehmung und Mitgestaltung konkretisiert (Mikroebene).

Die Dimension **Bewegung** umfasst alle Aspekte der tatsächlichen Bewegung durch den Raum, also räumliche Mobilität.

Mesoebene: Als Rahmenbedingung ist evident, dass Gesellschaft und insbesondere die Gestaltung von öffentlichen (Verkehrs-)Räumen den Rahmen für selbstständige, mündige Raumerschließung bildet.

Mikroebene: Durch Mobilitätsbildung im Sinne des *Berliner Modells* zur Mobilitätsbildung werden Kinder befähigt, sich mündig Räume erschließen zu können. Dies beinhaltet eine Reihe von Kompetenzen (z. B. motorische Kompetenzen), die die sichere und an die jeweiligen räumlichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen angepasste Beherrschung des jeweiligen Verkehrsmittels umfassen. Damit werden Freiheitsgrade für eigene mobilitätsbezogene Entscheidungen erhöht. Eingang in den Kompetenzerwerb der Dimension **Bewegung** soll weiterhin der souveräne Umgang mit Technik (Funktionsweise), Wartung und Reparatur erhalten. Zudem werden als zwingende Voraussetzung für Raumerschließung auch Kompetenzen der Beobachtung, Betrachtung und Raumorientierung der Dimension Bewegung zugeordnet.

Die Dimension **Wahrnehmung** umfasst alle Aspekte der reflektierten Wahrnehmung (sozial)räumlicher Begebenheiten und von Freiheitsgraden beim Treffen mobilitätsbezogener Entscheidungen.

Mesoebene: Als Rahmenbedingung werden die gesellschaftlich konstruierten und vom Individuum auch bei Kenntnis nicht unmittelbar beeinflussbaren Möglichkeitsräume angenommen.

Mikroebene: Durch Mobilitätsbildung im Sinne des *Berliner Modells* zur Mobilitätsbildung werden Kinder befähigt, mündig Räume sowohl auf Basis von Beobachtung (als geometrisch) als auch reflexiv (als konstruiert) wahrnehmen zu können. Dazu gehört, die Freiheitsgrade für eigene mobilitätsbezogene Entscheidungen sowie den Einfluss von Mobilitätssozialisation und vorherrschender Mobilitätskultur erkennen zu können.

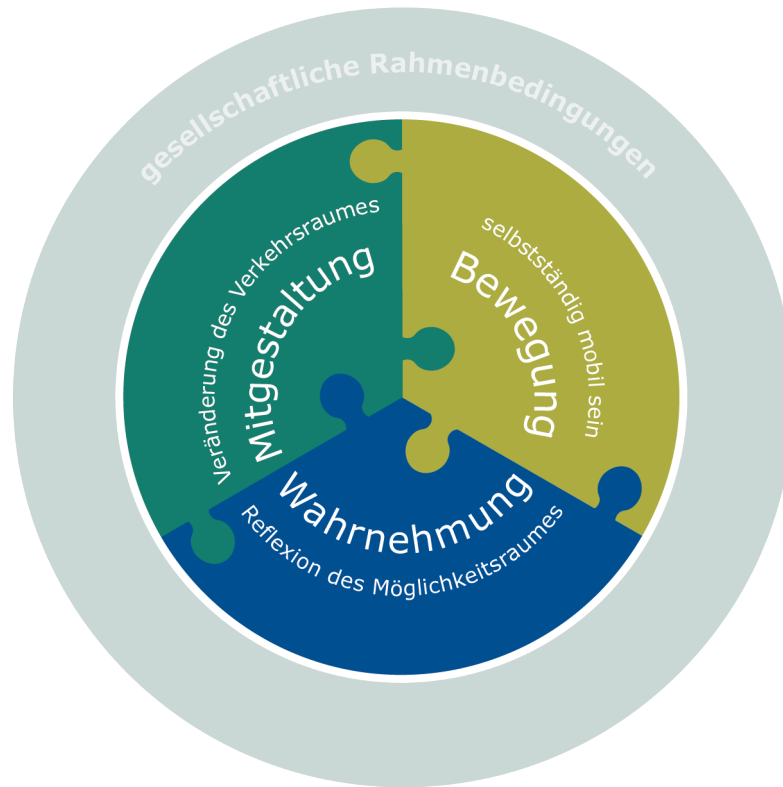
Der Kompetenzerwerb der Dimension **Wahrnehmung** beinhaltet weiterhin auch Wahrnehmung und Wertschätzung der vielfältigen (Mobilitäts-)Bedürfnisse anderer Menschen sowie den Ein- und Beschränkungen von deren Möglichkeitsräumen. Wahrnehmung meint in diesem Zusammenhang überdies eine Folgenabschätzung von Mobilitätsentscheidungen auf Umwelt, Gesellschaft und Individuen.

Die Dimension **Mitgestaltung** umfasst alle Aspekte der partizipativen und gleichberechtigten Mitgestaltung und Mitbestimmung.

Mesoebene: Als Rahmenbedingung sind die Bedingungen und Möglichkeiten der Partizipation und die Art des Einbezugs der aus Mitgestaltung und Mitbestimmung resultierenden Ergebnisse zu berücksichtigen.

Mikroebene: Durch Mobilitätsbildung im Sinne des *Berliner Modells* zur Mobilitätsbildung werden Kinder befähigt, Gelegenheiten für Mitgestaltung und Mitbestimmung zu identifizieren, Mitgestaltung und Mitbestimmung zu initiieren und

den Einbezug von Ergebnissen der Mitgestaltung und Mitbestimmung zu bewerten. Dies bezieht sich vorrangig, aber nicht ausschließlich, auf Prozesse, die die Gestaltung von öffentlichen (Verkehrs-)Räumen und in Zusammenhang damit die Erhöhung der Freiheitsgrade für eigene mobilitätsbezogene Entscheidungen betreffen.



Meso- und Mikroebene des *Berliner Modells* zur Mobilitätsbildung

Anhand der Radfahrausbildung in der Grundschule lässt sich beispielhaft aufzeigen, welche Konsequenzen die Berücksichtigung der Dimensionen des *Berliner Modells* zur Mobilitätsbildung hat:

Rad fahren stellt als eine etwa auf Mobilität zu Fuß folgende – und insofern ausgeweitete Raumerschließung ermöglichende – Mobilitätsform einen Schritt hin zu selbstregulierter und mündiger Teilhabe an räumlicher Mobilität dar. Mit der so möglichen höheren Geschwindigkeit und den neuen Herausforderungen, die sich aus dem Anspruch, das Gefährt zu beherrschen (Bremsen, Gleichgewicht, Haftung der Räder, Lenkung) ergeben, gehen zwangsläufig auch neue Anforderungen bezüglich Sicherheit einher. Traditionell war es Aufgabe der Verkehrserziehung, den Kindern die nötigen Kompetenzen für sicheres Verhalten im Verkehr zu vermitteln. Querung von Nebenstraßen, Lichtsignalanlagen, zunehmend auch Verkehrszeichen – all diese Regeln sollen verstanden und verinnerlicht werden, später schulisch gar im Sinne einer Analogie zum Kraftfahrzeug-Führerschein mit Zertifikat. Ob und inwiefern die bestandene Radfahrausbildung in ihrer jetzigen Form einen Anreiz für das spätere Rad fahren darstellt, wurde bisher jedoch nicht wissenschaftlich untersucht. Im Sinne des *Berliner Modells* zur Mobilitätsbildung werden die auf Regelkunde und motorische Kompetenzen abzielenden Facetten nicht ersatzlos gestrichen, aber umfangreich erweitert. Die Notwendigkeit von Regeln sowie die Folgen beim Nichteinhalten werden reflexiv thematisiert (Warum handeln Menschen ihr Zusammenleben regelbasiert aus?)

Wozu dienen Verkehrsregeln? Wie muss das eigene Verhalten angepasst werden, wenn andere sich nicht an geltendes Recht halten?)

Als Grundlage für den umfangreichen Anspruch an Mitgestaltung ist im Sinne des *Berliner Modells* auch eine Auseinandersetzung mit den eigenen Bedürfnissen als Verkehrsteilnehmer:in, eine kritische Betrachtung der Verkehrsinfrastruktur und eine Wahrnehmung sowie Reflexion a) der Flächen, die den verschiedenen Verkehrsträgern zur Verfügung stehen und b) der Nutzungsmöglichkeiten des öffentlichen Raums (z.B. Verkehrsfläche, Grünanlagen, Sportanlagen) vorgesehen. Sind die oben genannten Rahmenbedingungen gegeben, können Mitgestaltung und Mitbestimmung zu einer kindgerechten Planung und Infrastruktur führen.

Das *Berliner Modell* zur Mobilitätsbildung bildet die Grundlage für die Ausgestaltung von Kompetenzmodellen sowohl für die Professionalisierung von pädagogischen Fachkräften als auch für den Kompetenzerwerb der Lernenden selbst. Auch die Weiterentwicklung unterrichtspraktischer Richtlinien und Empfehlungen auf Basis dieses Modells ist denkbar und erwünscht.

Mobilitätsbildung kann und soll sich nicht nur an Kinder richten, sondern als lebenslange Bildungsaufgabe betrachtet werden. Daher kann das *Berliner Modell* auch auf Erwachsenenbildung im Sinne lebenslangen Lernens übertragen werden.

Jurik Stiller, Didaktik des Sachunterrichts, Humboldt-Universität zu Berlin
Verena Röhl, Integrierte Verkehrsplanung, Technische Universität Berlin
Lotte Miehe, Integrierte Verkehrsplanung, Technische Universität Berlin
Diana Stage, Integrierte Verkehrsplanung, Technische Universität Berlin
Julia Becker, Didaktik des Sachunterrichts, Humboldt-Universität zu Berlin
Detlef Pech, Didaktik des Sachunterrichts, Humboldt-Universität zu Berlin
Oliver Schwedes, Integrierte Verkehrsplanung, Technische Universität Berlin

<https://doi.org/10.18452/25709>