

BLK 21 Multiplikatorentraining
Selbstevaluation als Instrument zur Verbesserung der eigenen Unterrichtspraxis

Tägliche Fragen eines/r Lehrenden: Habe ich ein gutes Konzept? Kann ich neue Kompetenzen vermitteln?
Selbstevaluation im Rahmen der Mobilitätserziehung im Projekt „Entdecken und Erleben in Berlin und Umland“

Hilla Metzner
Dortmunder Str. 9
10 555 Berlin
Hilmetzner@aol.com

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	S. 2
2. Der Evaluationsgegenstand	S. 3
2.1 Die Schule	S. 3
2.2 Die Unterrichtseinheit Mobilitätserziehung	S. 3
3. Evaluationsziele	S. 4
4. Kriterien und Indikatoren	S. 4
5. Instrumente der Evaluation	S. 5
5.1 Der Fragebogen	S. 5
5.2 Das Interview	S. 7
5.3 Die Selbstbeobachtung - das Tagebuch	S. 7
6. Ergebnisse und Auswertung	S. 7
6.1 Darstellung der Ergebnisse des Fragebogens	S. 7
6.2 Auswertung	S. 9
7. Zusammenfassung	S.14
8. Reflektionen für die Praxis	S.15
9. Anhang	S.16
Anhang 1: Überblick über den Verlauf der Unterrichtseinheit	S.16
Anhang 2: Die Bildungsziele des Projektes	S.17
Anhang 3: Aufgaben für die Kleingruppen während der Rallye	S.18
Anhang 4: Zusätzliche Texte und Aufgaben	S.18
Anhang 5: Selbstbeobachtungen – Tagebucheintragungen zu allen Tagen	S.19
Anhang 6: Interview mit meiner Kollegin	S.21
Anhang 7: Unterrichtsergebnisse - Die Mind Map	S.22
Anhang 8: Zusammenfassung der Erfahrungen der Gruppen am 3. Tag	S.23
Anhang 9: Folien zur Mobilitätserziehung	S.24
Anhang 10: Ergebnisse des Gruppendelphis	S.27
Anhang 11: Der Fragebogen	S.28
10. Zusammenfassung der Selbstevaluation	S.30

1. Einleitung

Selbstevaluation als systematische Aufgabe ist für mich nach über 20-jähriger Unterrichtstätigkeit an einer Berufsfachschule für Sozialwesen und einer Fachschule für Sozialpädagogik etwas Neues. Seit einigen Jahren fordere ich die Studierenden der Fachschule und die SchülerInnen nach jeder Unterrichtseinheit und vor allem zum Abschluss jedes Projektes am Ende des Schuljahres zu gezielten Rückmeldungen auf. Ich führe auch manchmal – vor allem bei neuen Unterrichtsthemen – ein Tagebuch, aber ich habe die Ergebnisse nicht systematisiert zum Einbringen in Handlungsalternativen benutzt, sondern eher nach dem Verfahren von „Trial und Error“ gearbeitet, d.h. wenn ein Papier, eine Methode, ein Verlauf nicht gut aufgenommen wurde von den SchülerInnen, habe ich beim nächsten Mal etwas anderes ausprobiert, habe etwas genauer geplant und mir Anregungen geholt.

Die mündlichen und schriftlichen Rückmeldungen waren immer hilfreich, aber die Fragestellungen betrafen eher Stimmungen und/oder nur Fachinhalte, d.h. sie gaben wenig Auskunft über mein didaktisches Konzept und richteten sich auch noch gar nicht auf Fragestellungen nach dem Erwerb von Kompetenzen.

Durch die Arbeit als Projektleiterin in dem Bund-Länder-Programm „21“ - Bildung für eine nachhaltige Entwicklung, die ich seit zwei Jahren ausführe, bekomme ich Einblicke in die neuere Lehr- und Lernforschung, die Entwicklung von Bildungs- und Qualitätsstandards. Nicht nur in der beruflichen Bildung wird die Frage nach den notwendigen fachlichen, sozialen und personalen Kompetenzen, die SchülerInnen und in meinem Fall Studierende für ihr Examen bzw. ihren Schulabschluss oder ihre spätere Berufsausbildung, bzw. für lebenslange Berufs- und Lernprozesse brauchen, diskutiert.

So nahm ich mir vor anlässlich der neuen Ausbildungs- und Prüfungsordnung in der ErzieherInnenausbildung eine systematische Selbstevaluation vorzunehmen. Die Studierenden werden ab dem Schuljahr 2003/4 in Themenfeldern fachübergreifend, von einer Lernsituation ausgehend, unterrichtet und die gesamte Ausbildung geändert. Dabei wird der o.a. Kompetenzbegriff verwendet, der die notwendigen Kompetenzen nicht nach inhaltlichen wertorientierten Begrifflichkeiten einteilt, sondern nach schematisch instrumentellen.

Ich werde mich im Folgenden aber nicht an diese inzwischen umstrittene Einteilung von Kompetenzen halten, da sie nur wenige der für die Zukunft notwendigen Kompetenzen widerspiegeln, die m.E. ganzheitlicher auf die Wissens-, Reflexions- und vor allem auf die Handlungsebene bezogen werden müssen.

Auch im Rahmen des BLK-Programms „21“ - Bildung für eine nachhaltige Entwicklung steht neben der Vermittlung von inhaltlichen Themen, die sich auf die Agenda 21, die Ergebnisse der Konferenz für Umwelt und Entwicklung von 1992 in Rio de Janeiro, beziehen, als Bildungsziel die Gestaltungskompetenz im Vordergrund. Diese Kompetenz und ihre Teilkompetenzen sind ein Kernstück der Bildung für Nachhaltige Entwicklung, da sie mit dazu beitragen können, dass SchülerInnen sowohl vernetzt denken lernen als auch Kompetenzen zur Partizipation, zur Solidarität erwerben und fähig werden, soziale, ökologische Gerechtigkeit und ökonomische Entwicklung im Zusammenhang zu sehen.¹

Instrumente und Erfahrungen für die Abfrage von möglichem Gestaltungskompetenzerwerb liegen bisher kaum vor. Das hat zum einen damit zu tun, dass sich nichtfachliche Kompetenzen nur schwer mit Tests abfragen lassen und dass wir bisher in unserer schulischen Lehr- und Lernkultur eher an Wissenserwerb als an Kompetenzerwerb dachten und auch nur diesen abfragten.

Es entstand bei mir das Bedürfnis, mich einen kleinen Schritt in diese neue Richtung zu bewegen, zu versuchen, meinen Unterricht genauer anzuschauen, zu sehen, wie ich unterrichte, welche inhaltlichen Fragen ich mit welchen Zeitvorstellungen und mit welchen Aufgabenstellungen vermitteln will und vor allem zu untersuchen, ob es mir ansatzweise gelingt, Teilkompetenzen weiter zu fördern und das auch durch Abfrage zu erfahren.

Diese Selbstevaluationsstudie ist zeitgleich mit der Einführung einer neuen Unterrichtseinheit zu sehen, denn ich möchte zunehmend Aspekte der Nachhaltigkeit in den Fachunterricht integrieren. Die Motivation, eine Selbstevaluation zu machen, bekam ich durch das Multiplikatorentraining im Rahmen des o.a. BLK-Programms.

¹ Vgl. Bildung für eine nachhaltige Entwicklung, Heft 72, Gutachten zum Programm von Gerhard de Haan und Dorothee Harenberg, Freie Universität Berlin, Materialien zur Bildungsplanung und zur Forschungsförderung, Bonn 1999

2. Der Evaluationsgegenstand

2.1. Die Schule

Ich arbeite seit zwei Jahren neben meiner Tätigkeit als Projektleiterin nur einen Tag in der Woche an einer staatlichen Fachschule für Sozialpädagogik in Berlin. Die Fachschule bietet bisher die Möglichkeit in einer zweijährigen schulischen Ausbildung und einem einjährigen bezahlten Berufspraktikum die Ausbildung zur Erzieherin bzw. zum Erzieher abzuschließen.

Im 2. Ausbildungsjahr müssen sich die Studierenden aus einem breiten Angebot ein Projekt wählen, das im Zusammenhang mit einem ihrer späteren Berufsfelder in der Kinder- und Jugendarbeit steht. Die Studierenden sollen in diesen Projekten auf ihre spätere Tätigkeit möglichst praxisnah vorbereitet werden. Die Projekte finden wöchentlich statt und werden in Teamarbeit angeboten. Ich biete zusammen mit einer Sportkollegin das Projekt „Entdecken und Erleben in Berlin und Brandenburg“ an. Das Projekt beinhaltet bisher theoretische und praktische Elemente der Erlebnispädagogik, der Gruppendynamik, der Teamarbeit und Elemente der Umweltpädagogik. Projektarbeit heißt, Anleitung zum eigenen Handeln zu geben, selbstständig zu werden und gezielte Reflektion anzubieten und durchzuführen. Die Studierenden müssen – nach einigen ersten von uns geplanten Vorstellungen - weitgehend selbstständig planen, Aktivitäten durchführen und mit der Gruppe und mit uns reflektieren. Geplant, durchgeführt und reflektiert werden unterschiedliche Außenaktionen mit erlebnispädagogischer Zielsetzung (z.B. Naturräume, -angebote und besondere Kulturangebote, Architektur, kinder- und jugendspezifische Angebote in Berlin und seinem Umland).

2.2. Die Unterrichtseinheit „Mobilitätserziehung“

Kurzbeschreibung: Zielsetzungen und Planung

Bei der Analyse des städtischen Umfeldes, die im Projekt geleistet werden muss, wurde bisher der Aspekt der kindlichen und jugendlichen Mobilität nicht berücksichtigt. Mangelnde Mobilitätsmöglichkeiten von Kindern in der Stadt sind aber die Ursache für viele psychosoziale und gesundheitliche Störungen, die immer mehr Kinder und Jugendliche zeigen. Sie sind Ausdruck von Erlebnisdefiziten, denen in der Pädagogik mit Erlebnisprojekten begegnet werden soll. Außerdem ist nicht allen Studierenden bewusst, wie wenig Mobilitätsmöglichkeiten Kinder und Jugendliche in ihrem Kiez haben und warum dort der Spielraum erweitert werden soll.

Viele Studierende möchten gerne mit dem Auto zu den Unternehmungen kommen und verstehen nicht, warum sie – nicht nur unter Umweltgesichtspunkten, sondern auch unter den Aspekten der pädagogischen Zielsetzungen für ihre zukünftige Tätigkeit - die Öffentlichen Verkehrsmittel kennen lernen und benutzen sollen.

Also bietet es sich an, die Mobilitätsbedingungen und die Mobilitätserziehung in unserem Projekt zu behandeln, da dieser wichtige Aspekt in der gesamten Ausbildung vernachlässigt wird.

Mobilität unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit zu bearbeiten, drängt sich auf, da die Studierenden für ihre spätere Tätigkeit sowohl ein kritisches Verständnis des gegenwärtigen Verkehrs als auch Kompetenzen benötigen, die sie sowohl zu sozialpädagogischem als auch zu bürgerrechtlichem Denken und Handeln in der Kommune befähigen sollen.

Um später selber Mobilitätserziehung vermitteln zu können, sollen die Studierenden unterschiedliche Kompetenzen erwerben:

1. sie sollen zum einen das Mobilitätsverhalten von Kindern und Jugendlichen kennen und die Bedingungen dafür prüfen können. (Kompetenz, aus der Sicht von Kindern die Umwelt zu analysieren),
2. sie sollen dazu mit Kindern und Jugendlichen, mit Erzieherinnen und LehrerInnen kommunizieren können
3. sie sollen die Fähigkeit erwerben, Mobilität aus verschiedenen Blickwinkeln heraus zu sehen, aus sozialen, gesundheitlichen, ökonomischen und ökologischen, um auch für die Zukunft der Kinder und Jugendlichen denken zu lernen.
4. sie sollen dazu Fachwissen erhalten über Lärm, Emissionen, kindliche Mobilitätsbedürfnisse, Umweltbelastungen
5. sie sollen sich dazu über ihren eigenen Lebensstil Gedanken machen.

Diese Kompetenzen sind nicht vollkommen identisch mit der Gestaltungskompetenz nach Harenberg /de Haan², aber sie enthalten Elemente der Vernetzungs-, Reflexions-, Kommunikations- und Planungskompetenz.

Inhaltlicher Schwerpunkt soll also zum einen die Erweiterung des Bewusstseins der Studierenden für ihre eigene Mobilität sein und andererseits eine Kenntnis der Mobilitätsbedürfnisse der Kinder und Jugendlichen, mit denen sie arbeiten wollen. Außerdem sollen sie mögliche Aktionsformen zur Mobilitätserziehung kennen lernen und wissen, dass der zur Verfügung stehende Raum in der Stadt Ausdruck eines städteplanerischen politischen Konzepts ist, das sie selber beeinflussen können. An dieser Stelle soll ein kurzer Überblick den Ablauf verdeutlichen. (Der genaue Verlauf kann unter Gliederungspunkt 10 im Anhang eingesehen werden.)

Als Einstieg wähle ich ein Brainstorming zum Thema: „Was ist Mobilität?“ und „Wozu brauchen ErzieherInnen Mobilitätserziehung?“ Danach sollen zwei Gruppen in einer Art „Rallye“ Erkundungen zum ökologischen, ökonomischen und effektiven Vergleich von Verkehrsmitteln unternehmen, und eine weitere Gruppe soll die Mobilitätsfreundlichkeit des städtischen Umfeldes untersuchen, während die letzte Gruppe ErzieherInnen, Eltern und Kinder nach ihren Schulweggewohnheiten befragt. Unter Rallye wird hier eine angeleitete Unternehmung, die meist mit Bewegung verbunden ist, verstanden und die unter einer bestimmten Zielsetzung mit vorgegebenen Spiel- und Arbeitsregeln von mehreren Gruppen im Wettbewerb durchgeführt wird.

Dies soll am nächsten Projekttag möglichst anschaulich in Film, mit Rollenspiel und Plakaten präsentiert und ausgewertet werden. Eine Zusammenfassung erfolgt mit einer gemeinsamen Mind-Map.

Danach schließt sich eine kleine Einführung in ein Planspiel „Planning for Real“ von Gibson³ an, das ist eine fiktive Bürgerbeteiligung zur Stadtgestaltung mit verteilten Rollen, um zu zeigen, wie z.B. ein freier Platz bebaut werden kann unter dem Gesichtspunkt der Schaffung von möglichst vielfältigen Mobilitätsgelegenheiten für Kinder.

Nach einem inhaltlichen Input über den Gegensatz von Verkehrserziehung und Mobilitätserziehung sollen die Studierenden dann am Schluss selber Ideen zu Mobilitätsaktivitäten und zur Kiezgestaltung in einem Gruppendelphi zusammenstellen.

3. Evaluationsziele

Ich möchte Aufschluss darüber, ob mein Ziel, Studierenden Mobilitätserziehung zu vermitteln und ihre Kompetenzen zu erweitern, mit meiner Planung, meinen Medien, meinen Aufgaben, Methoden und mit meiner Zeitplanung, also meinem didaktischen Konzept, innerhalb der UE „Mobilitätserziehung“ erreicht werden kann. Ich kann keine umfassende Studie vornehmen, möchte aber gern mehr wissen als über den Erfolg von Wissenserwerb. Deshalb richtet sich mein Interesse auch auf den Erwerb von Kompetenzen.

Ein erstes Ziel ist es, mein methodisches und didaktisches Konzept zu überprüfen.

Ich möchte genau wissen,

- ob ich mit meiner Aufgabenstellung und meinem Zeitmanagement die Studierende so fördern kann,
- dass sie die Aufgaben verstehen,
- ob sie Zeit für deren Erledigung haben,
- ob sie erkennen, dass das Thema berufsrelevant ist.

Ein zweites Ziel ist es den Zuwachs von Gestaltungskompetenzen und deren Teilkompetenzen zu überprüfen.

4. Kriterien und Indikatoren

Für mich wäre **ein** Kriterium für den Erfolg meiner Studie, wenn die Studierenden mein didaktisches Konzept positiv bewerten würden.

Das wird an folgenden Eckpunkten (Indikatoren) überprüfbar:

¹ vgl. Bildung für eine nachhaltige Entwicklung, A.a.o. , S. 59 ff.
² Gibson, Tony „Planning for Real“, Telford, GB, 1993

- an einem gelungenen Zeitmanagement,
- an dem nachvollziehbaren Ablauf der Unterrichtsschritte,
- an präzisen Arbeitsaufträgen und Aufgabenstellungen,
- an der konkreten und hilfreichen Anleitung während der einzelnen Schritte
- an hohem Praxisbezug bzw. der vermittelten Nähe zur späteren sozialpädagogischen Arbeit.

5. Instrumente der Evaluation

Als Instrumente der Selbstevaluation habe ich im Wesentlichen drei unterschiedliche Formen der Datenerhebung gewählt:

- 5.1. Der Fragebogen am Ende der Unterrichtseinheit
- 5.2. Das Interview
- 5.3. Die Selbstbeobachtung

Die Auswahl der Instrumente habe ich nach dem Prinzip der Triangularität⁴ und nach folgenden Überlegungen gewählt: Machbarkeit, Validität und Trainingsziel meiner kleinen Studie.

Die Machbarkeit ergibt sich aus meiner Anwesenheit an der Schule und aus meinem Zeitbudget. Ich kann keine Interviews führen, da ich die Studierenden nur einmal in der Woche sehe und dieser Tag mit Aktivitäten so gefüllt ist, dass keine Zeit bleibt.

Die Validität erscheint mir bei einem Fragebogen am größten zu sein, wenn man die richtigen Fragen stellt und die Studierenden über genügend sprachliche Kompetenz verfügen, um sie zu beantworten. Bei einem Fragebogen habe ich die Möglichkeit, alle Studierenden zu befragen. Sie haben Zeit, über ihre Antworten nachzudenken, fühlen sich nicht kontrolliert bei der Antwort, weder von mir als Lehrkraft noch von den Mitstudierenden. Sie müssen keine eigenen Sätze formulieren, sondern nur reagieren. Das kann für einige, die Abfragen immer mit Bewertung verbunden haben, eine Erleichterung sein.

Das Übungsziel ist für mich, meine Arbeit zu reflektieren. Das ist im Projekt besonders gut möglich, weil wir in Teamarbeit arbeiten. So kann ich meine Kollegin interviewen, weil sie auch beobachten kann, ohne dass sie mitmachen muss.

5. 1. Der Fragebogen

Der Fragebogen ist das zentrale Instrument meiner kleinen Selbstevaluation. Die Studierenden sollen am Schluss der Einheit ca. 10 Minuten Zeit bekommen, um ihn auszufüllen.

Einen Fragebogen als Methode der Reflektion einzuführen, ist in unserer Ausbildung, in der wir Wert auf viele kreative Feed-Back-Methoden legen, die später auch im sozialpädagogischen Bereich angewendet werden können, normalerweise eher unüblich. Ziel der Reflektionen unserer Feed-Back-Methoden war es bisher, den Jugendlichen Methoden für die Praxis anzubieten. Es geht normalerweise weniger um systematische Erhebungen als eher um die Erfassung von kommunikativen und gruppendynamischen Strukturen, individuelle Befindlichkeiten, die dann als Gesprächs- aber auch Lernanlässe zur weiteren Arbeit dienen. Ein Fragebogen wäre da unpassend erschienen. Die Studierenden und später ihre Klienten, die Jugendlichen, sollen ein Bewusstsein bekommen, was mit ihnen „passiert“ ist, wo sie ihre Grenzen erfahren konnten und was das mit ihnen und mit ihren Erfahrungen und Gefühlen zu tun hat.

Meine Entscheidung für den Fragebogen kommt also aus der Erfahrung, dass diese anderen Feed-Back-Methoden oft oberflächlich waren, zu wenig analysierbar und zu wenig Material enthielten, um systematisch damit weiter arbeiten zu können.

Ich möchte in den methodischen und didaktischen Elementen meines Unterrichts mehr Rückmeldung bekommen, um besser planen zu lernen in Bezug auf das zeitliche und qualitative Unterrichtsangebot, in Bezug auf die Verständlichkeit und den Umfang von Inhalten und auf meine Frage- bzw. Aufgabenstellungen, aber vor allem auch Kompetenzen abfragen.

⁴ Altrichter, Posch, , Lehrer erforschen ihren Unterricht, Eine Einführung in die Methoden der Aktionsforschung, Heilbrunn, 1998, S. 165.

Ich möchte außerdem lernen, einen Fragebogen sprachlich und inhaltlich so zu gestalten, dass er möglichst genau meine Untersuchungsziele widerspiegelt und sie möglichst genau operationalisieren soll, so dass ich nachher möglichst aufschlussreiche Antworten erhalte.

Der Fragebogen soll in möglichst 5-10 Minuten ausfüllbar sein und darf nicht mehr Fragen beinhalten als auf 2 Seiten passen.

Ich will sowohl Fragen nach Planung, Ablauf und Methodik mit einbeziehen als auch nach dem Zuwachs von Teilkompetenzen.

Außer in der ersten Frage folgte ich der Überlegung, möglichst vier Kategorien vorzugeben. Dazu gibt es einen Freiraum für eine individuelle Konkretisierung anhand einer Begründung bzw. eines Beispiels. Dieses Beispiel sollte mir helfen, genauere Aufschlüsse über meine methodische Durchführung zu bekommen.

Besonders wichtig war mir die Formulierung einer Lösung anhand einer kleinen Fallgeschichte, die die Studierenden individuell bearbeiten mussten, um zu zeigen, ob sie über Ansätze bei der Fähigkeit des vernetzten Denkens verfügen und bereits Elemente verstanden haben, die notwendig sind, um in der Zukunft zu planen und zu handeln. Das hätte ich auch für die anderen Kompetenzen entwickeln können, aber das hätte den zeitlichen Rahmen gesprengt.

Für mich wäre ein Erfolg, wenn mindestens 50% der Fragen durch die Studierenden mit gut oder besser bewertet würden. Gleichzeitig sollen weniger als 10% der Kriterien mit sehr schlecht bewertet werden. Die mir besonders wichtige Frage nach einem Praxisbezug sollte möglichst von 70% der TeilnehmerInnen mit gut oder sehr gut angekreuzt werden. Ein weiterer Erfolg wäre, wenn möglichst viele Studierende eigene Beispiele anführen würden zu den jeweiligen Fragen und zu dem didaktischen Konzept.

Bei der Abfrage nach der Entwicklung von Teilkompetenzen wäre für mich ein Erfolg, wenn mindestens 50 % der Antworten in der Skala zwischen 4 und 6 lägen. Bei der speziellen Fallgeschichte, der Frage 7 wäre es für mich ein Erfolg, wenn mindestens 50% eigene Planungsfaktoren nennen könnten.

Ich erwarte zu den Kompetenzen folgende Entwicklungsschritte:

1. Die Studierenden nennen im Fragebogen Planungsfaktoren, die notwendig sind, um städtebauliche und verkehrspolitische Entscheidungen zu treffen, die die Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und Jugendlichen berücksichtigen. Sie nennen z.B. Bürgerbeteiligung, Umweltschutz, ökonomische Faktoren
2. Die Studierenden zeigen die Fähigkeit, mit anderen zu kommunizieren; sie können Menschen auf der Straße, in der Kindertagesstätte befragen und interviewen. Die Antworten der BewohnerInnen beziehen sich auf die Fragestellungen. Sie bewerten ihren eigenen Zuwachs an Kommunikation hoch (mit 4-6 Punkten).
3. Die Studierenden zeigen die Fähigkeit, die Umgebung aus dem Blickwinkel von Kindern zu betrachten. Sie zeigen in Film und Sprache Orte, die Mobilität fördern oder hemmen. Sie bewerten ihren eigenen Zuwachs dieser Kompetenz in der Skala mit mindestens 4-6.
4. Die Studierenden können Sachverhalte vernetzt betrachten. Sie ordnen ökologische, soziale und ökonomische Aspekte der Mobilität auf dem Flip-Chart richtig zu. Sie bewerten den Zuwachs dieser Kompetenz mit 4-6.
5. Die Studierenden haben neue Sachkompetenzen in Fragen Verkehr/Umwelt/ Kinder gewonnen. Sie entwickeln eigene Ideen für Aktivitäten für Kinder, für die Gestaltung der städtischen Umgebung bei der Delphi-Befragung. Sie benoten den Zuwachs dieser Kompetenz auf dem Fragebogen mit 4-6.

Die Studierenden können über den eigenen Lebensstil oder eigene Leitbilder nachdenken. Sie äußern sich z.B. kritisch gegenüber der autogerechten Stadt oder gegenüber Verhaltensweisen, die die Mobilität einschränken. Sie bewerten diesen Zuwachs mit 4-6.

Die Abfrage nach den Teilkompetenzen sollte in einer Bewertungsskala von 1 /niedrig bis 6 /hoch liegen. Es sollte auch noch ein kleiner Freiraum vorhanden sein, um evtl. Ergänzungen vorzunehmen. Man kann mit dieser Skala nicht den Zuwachs an Kompetenzen ermitteln, sondern nur das Vorhandensein verschiedener Kompetenzen.

Der Fragebogen fragt nach Kompetenzen, aber er gibt in der kurzen Zeit keine Möglichkeit anhand von Beispielen ganz konkret Kompetenzzuwächse zu kontrollieren. Dazu könnten Unterrichtsergebnisse hinzugenommen werden, die aber nicht zum Instrumentarium im engeren Sinne gehören. Der Fragebogen ist im Anhang angehängt.

5.2. Das Interview

Es war mir sehr wichtig, meine Kollegin konkret nach ihren Beobachtungen zu befragen. Sie sollte möglichst offen ihre Eindrücke wiedergeben. Sie war leider nicht immer anwesend. Am dritten Tag bei der Auswertung der Nachhaltigkeitsaspekte war sie nur teilweise anwesend. Ich stellte gezielte Fragen zum Verlauf, zur Aufgabenstellung und folgte damit den Fragen des Fragebogens. Sie sollte aber auch Freiraum für eigene Beobachtungen erhalten.

Das Interview konnte ich erst zwei Wochen nach der Unterrichtseinheit führen. Leider hatte ich keinen Kassettenrecorder zur Hand, so dass ich ihre Aussagen mitschrieb und dann daraus Sätze formte. Ich bezog mich bei meinen auf die Fragen, die ich auch im Fragebogen anführte. Diese Fragen waren auch Grundlage meiner Notizen am Ende jeden Unterrichtstages.

5.3. Die Selbstbeobachtung

Leider hatte ich nicht die Zeit, kontinuierlich ein Logbuch zu führen, um nach genaueren Kriterien zu beobachten und das danach aufzuschreiben. Ich habe aber am Ende des Unterrichtstages oder am nächsten Tag eine Art Verlaufsbeobachtung angefertigt und Ansätze für Alternativen entwickelt

6. Ergebnisse und Auswertung

6.1. Ergebnisse der Fragebogenerhebung

Es werden nicht alle Fragen in gleicher Intensität beachtet und ausgewertet. Die ersten fünf Fragen sind leichter auszuwerten als die letzten, das wurde mir leider erst beim Lesen des Fragebogens klar. Sie enthalten einzelne Erläuterungen, die mir bei den Kompetenzen z. T. fehlen (Erläuterungen dazu s.u. 5.1. Fragebogen) Bei der Auswertung der Kompetenzen muss ich verstärkt auf die Tagebuchnotizen und das Interview vertrauen.

An dem Tag, an dem ich den Fragebogen austeilte, waren 17 Studierende anwesend.

Alle füllten den Fragebogen aus. Erst beim Ausfüllen des Fragebogens fiel den Studierenden auf, dass ich die ersten beiden Fragen mit 1 beziffert habe. Ich werde sie im Folgenden in 1 a und 1 b unterteilen.

	Sehr gut	Gut	Na ja	Sehr schlecht
1 .a Hat Deiner Meinung nach „Mobilitätserziehung“ etwas mit dem Projekt „Entdecken und Erleben“ zu tun?	Ja 17	Nein 0		
1.b Waren die Arbeitsaufträge verständlich ?	_____	14	4	_____
Begründungen: Leitungsnachweis aufwändig; z.T. nicht gleich verstanden; zu ausführlich; Kommunikation notwendig; Präsentation schwierig, Delphi gut, Stadtplanspiel gut, leicht zu verstehen, Videokamera und Film gut				
2. Wie fandest Du das Zeitmanagement ?	4	12	1	_____
Begründungen: „Mal so- mal so“; „schwer planbar“; „ab und zu zu kurz“; „kein Druck“ „Planspiel zu kurz“; „viel Zeit fürs Thema“; „viel Zeit für Aktionen“; „mehr Studierende einbeziehen“				
3. War die Abfolge der Unterrichtsschritte Deiner Meinung nach sinnvoll?	4	11	2	_____
Begründungen: „ja, weil ich vorher mich nicht mit Mobilität beschäftigt habe, für mich war Mobilität einfach nur Bewegung, aber hinter dem Begriff steckt				

<p>mehr als nur Bewegung“; „die Thematik wurde mir dadurch näher gebracht“; „war sehr gut, dass wir mit den verschiedenen Bewegungsarten einen Ort erreichen sollten, dass ein praktischer Teil dabei war“; „Auswahl der Aufgaben evtl. überdenken oder ansprechender gestalten, besonders das Planspiel“; „es bleibt besser im Gedächtnis haften, wenn wir die Reihenfolge durchführen“; „gute Übung für Alltagsorganisation“; „die Abfolge fand ich sehr gut, da es so am Verständlichsten ist. Man kann sich erst ausprobieren, und es dann noch praktisch umsetzen!“; „manchmal zu viel auf einmal“</p>				
<p>4. Wie beurteilst Du die Anleitung in diesem Projektabschnitt?</p>	3	13	1	_____
<p>Begründungen: „Ihr widersprecht Euch manchmal gegenseitig“; „etwas uneinig“; „war sehr gut, dass wir mit den verschiedenen Arten einen Ort erreichen sollten, also, dass ein praktischer Teil dabei war“; „Hat viel Spaß gemacht, weil Kreativität und Anleitung ausgeglichen sind“; „Hilla und Elisabeth vertreten nicht immer die gleichen Meinungen bei Anleitungen, das fiel mir auf“; „Es war mir oft zu viel Theorie“; „Jeder hat mal die Möglichkeit anzuleiten, sich zu verbessern“; „Vielleicht bei manchen Sachen zu viel vorgegeben“;</p>				
<p>5. Ich habe mich bemüht, einen Bezug zu Eurer späteren beruflichen Praxis herzustellen. Wie beurteilst Du diesen Praxisbezug?</p>	9	7	1	_____
<p>Begründungen: „Ich hätte gerne selbst versucht, etwas mit dem Projekt auf die Beine zu stellen, z.B. für unsere Schule eine Partnerschaft zu einer Kita aufgenommen.“; „Du hast Möglichkeiten aufgeführt und auf Probleme hingewiesen“; „Ich habe vieles Gutes, was Mobilität anbetrifft, mitgenommen“; „Mobilität ist sehr wichtig, und es wird wenig beachtet. Um das Umfeld der Kinder sicherer zu machen, brauchen sie Mobilität“; „Mobilität geht uns alle an, heute wichtiger als je, übergewichtige Kinder, mangelnde Bewegungskompetenz der Kinder und Jugendlichen“; „Ich kann mir schwer vorstellen, es so, wie wir es hier „lernten“, in meiner Praxis durchzuführen“; „Du hast sehr viele gute Verbesserungsvorschläge gemacht und hast uns das Grundprinzip der Mobilitätserziehung verdeutlicht“: „das fand ich sehr gut, dass bei jedem erarbeiteten Thema gesagt und erläutert wurde, wie man es in der Praxis umsetzen könnte“; „Ich habe sehr viel gelernt“;</p>				

6. Stell Dir vor, Du müsstest den Bezirk Kreuzberg/ Friedrichshain beraten, ob er eher das Schienennetz der Straßenbahn über die Oberbaumbrücke ausbauen oder die Skalitzer und Warschauer Straßen neu ausbauen soll. Welche Daten, Faktoren müsste er Deiner Meinung

nach kennen und beurteilen, um zu einer vernünftigen Entscheidung für alle BürgerInnen zu kommen? Bitte führe Beispiele an.

Antworten:

„Was für Verkehrsmittel am häufigsten benutzt werden, welches Klientel am meisten vertreten ist“;
 „Bürgerbefragung, Verkehrssicherheit, Umfragen, Statistiken „;(z.B. Häufigkeit des Verkehrs, Notwendigkeit, Einwände der Bürger)“; „Umweltbedingungen“, „Umweltschutz“, „müssten viele Bäume und grüne Flächen abgeschafft werden“, „Biotop negativ beeinflusst“, „Nachbarschaft (Lärmbelastung)“, „Straßenbeschaffenheit (günstig, genug Platz)“; „Anwohnerbefragungen“, „Verkehrszählungen“, „Knotenpunkt?“, „Bedarf überprüfen, anhand von Verkehrszählungen“, „Befragungen“, „Pendelverkehr“, „Meinung der Anwohner“, „Wie viele fahren mit der BVG“, „Wie viele Kinder sind im Bezirk?“, „Wie erreichbar sind verschiedene Orte von dort“, „bessere Eltern“, „unabhängiger vom Auto“, „Welche Bedürfnisse haben die Bürgerinnen und Kinder und Jugendliche“, „BVG-Angebot- ausreichend?“, „Meinung der Anwohner“, „Verkehrszählungen“, „Bürgerbefragung“, „Auslastung der Straßenbahn“, „wie sehen das die Anwohner“, „welche Bedürfnisse haben die“, „liegen die Schulen/Kindergärten auf der Strecke?“, „wie stark sind Belastungen (Lärm/Emissionen)“, „Wohnbegebenheiten untersuchen“, „Grünflächenanlagen bedenken“, „Anzahl von Kindern“, „Umfragen“, „Verkehrszählungen“, „Verkehrssicherheit“, „Meinungsumfragen“, „Ich würde die Skalitzer ausbauen, weil die Bahn besser und unkomplizierter in die Stadt kommt“, „Meinung der Bürger?“, „wie viele Kindertagesstätten gibt es im näheren Umkreis?“, „Benutzung der BVG, wie oft“, „wie viele Menschen“, „Anschlüsse der BVG“, „Was schafft die besten Verbindungen, was ist am umweltfreundlichsten, was ist am besten zu erreichen?“

Frage 7

Wo schätzt Du Deinen persönlichen Zugewinn an Fähigkeiten bzw. Kompetenzen Nach dieser kurzen Einheit Mobilitätserziehung am höchsten bzw. am niedrigsten ein?

Kompetenzen (Bewertungsskala von 1 bis 6)	1	2	3	4	5	6
Fähigkeit zur Beteiligung an Planungen	1	3	4	4	4	1
Fähigkeit , mit anderen zu kommunizieren	1			6	5	5
Fähigkeit, die Umgebung aus dem Blickwinkel von Kindern aus zu betrachten			2	6	6	3
Fähigkeit, Sachverhalte vernetzt zu betrachten eine/r ohne Antwort			3	5	5	3
Sachkompetenz in Fragen Verkehr/Umwelt/Kinder eine/r ohne Antwort	1	1	4	2	4	4
Anregung über den eigenen Lebensstil oder eigene Leitbilder nachzudenken	1	3	2	5	4	2
Fähigkeit (eigene Ergänzungen) Eine Nennung: „Fähigkeit geschult, voraus zu denken, besser zu planen“					1	

6.2. Auswertung – Darstellung und Analyse der Ergebnisse aller Datensätze nach Themenfeldern

Die Frage nach dem Zusammenhang zwischen Mobilitätserziehung und dem Projekt „Entdecken und Erleben“

Die Frage 1a) des Fragebogens, ob die Mobilitätserziehung etwas mit dem Projekt „Entdecken und Erleben“ zu tun habe, wurde von allen mit „ja“ beantwortet. Dieses Ergebnis zeigt eindeutig, dass für alle Studierende Mobilitätserziehung zur Erlebnispädagogik gehört.

Es wird deutlich, dass sie die Mobilität wichtig finden, „um überhaupt entdecken zu können“, aber auch „weil es notwendig ist, dass Kinder die Umwelt entdecken lernen“, weil „Mobilitätserziehung eine gute Grundlage für Entdecken und Erleben sei“. Das sind die häufigsten Sätze in den 10 individuellen Begründungen.

Meiner Meinung nach wird durch diese Antworten nicht deutlich, dass alle den ganzheitlichen Ansatz der Mobilitätserziehung verstanden haben. Die Antworten beziehen sich mehr auf Mobilität als auf Mobilitätserziehung.

Die Reduzierung auf zwei auswählbare Kategorien „ja“ und „nein“ erscheint mir angesichts der eindeutigen „ja“ Antworten zu beschränkt. Die Antworten erhellen nicht genau, ob die Studierenden Inhalt, Zielsetzung und Zusammenhang von Mobilitätserziehung und Erlebnispädagogik erkannt haben. Eine Alternative wäre die Erweiterung auf vier Kategorien gewesen oder eine offene Aufgabenstellung:

z.B. Was verstehst Du jetzt unter Mobilitätserziehung? oder: Wo siehst Du den Zusammenhang zur Erlebnispädagogik?

Die Frage nach den Arbeitsaufträgen

Bei den Antworten zur Frage 1b) des Fragebogens zeigt sich, dass die meisten die Arbeitsaufträge verständlich fanden, d.h. ca. $\frac{3}{4}$ beurteilten die Arbeitsaufträge mit gut. Keine/r mit „sehr gut“. Das wäre angesichts der Vielzahl der Aufträge auch erstaunlich gewesen.

Antworten wie „Der Videofilm - Auftrag und der Kietz - Auftrag waren toll“ stehen beispielhaft für die guten Beurteilungen.

Bei 4 Antworten wird „na ja“ angekreuzt. Sie beziehen sich nach den Begründungen z.B. auf einen aufwändigen Leistungsnachweis. Das kann ich leider nicht nachvollziehen, weil ich gar keinen gefordert habe.

Das Argument, sie seien zu ausführlich, beziehe ich auf die Länge der Arbeitsaufträge und auf die Präsentation. Das deckt sich mit den Aussagen in dem Interview mit meiner Kollegin, die die Aufgabenstellung in Bezug auf die Präsentation, vor allem der beiden Gruppen, die die Verkehrsmittel vergleichen mussten, nicht eindeutig fand. Sie kritisierte auch die Aufgabenstellung bei der Mind-Map: „Ordne die Erfahrungen zur Mobilität den Aspekten Soziales, Ökonomisches und Ökologie zu.“ Das deckt sich auch mit meinen Aufzeichnungen. Vor allem der Begriff „Aspekt“ wurde nicht verstanden, weil ich nur ganz kurz das Nachhaltigkeitsdreieck erläutert hatte und vor der Rallye bei dem Arbeitsaufträgen für die Gruppen nach diesen Aspekten gefragt habe.

Leider wird aus der Begründung zur Präsentation nicht klar erkenntlich, worauf sich die Kritik genau bezieht, aber bei der Präsentation wurde die Unsicherheit verbal zum Ausdruck gebracht, dass die Gruppen, die die Verkehrsmittel verglichen, nicht wussten, was sie mit den dazugehörigen Informationen über die Schadstoffe und die Preise von Verkehrsmitteln anfangen sollten. Nur wenige hatten sie genau gelesen, und in der Aufgabenstellung fehlte ein klarer Hinweis, wie sie die Aussagen mit ihren eigenen Erfahrungen zusammen bringen konnten, um sie den anderen ProjektteilnehmerInnen vorzulegen. So blieb die Präsentation im Wesentlichen auf die subjektiven Erfahrungen während der Vergleichsrallye beschränkt und wurde nicht mit Material argumentativ unterfüttert, besonders zu den Aspekten Lärm, Schadstoffe und ökonomische Faktoren. Das kann eine Rallye nicht erlebbar machen. Es müsste in einem gesonderten Schritt mit allen erarbeitet werden.

Die Präsentationen der beiden Rallyegruppen waren daher auch inhaltlich am schwächsten, obwohl sie persönlich viele interessante Erfahrungen gemacht hatten, die aber nicht im Zentrum ihrer Präsentationsaufgabe standen. Dagegen waren die Präsentationen der Kietzerkundung und die Schulweguntersuchungen sehr gut. Sie bezogen sich eindeutig auf die erarbeiteten Film- und Kassettenmaterialien und wurden in sehr guten Medien und Rollenspielen dargeboten, die sehr gut nachvollziehbar waren. Diese bei den Präsentationen werden auch von meiner Kollegin und im Kommentar zu dieser Aufgabe gelobt.

Meine Tagebucheinträge und meine eigene Beobachtung an diesem Tag bestätigen dies ebenfalls.

Auffallend ist, dass im Gegensatz zu den anderen Fragen bei dieser keine/r mit sehr gut antwortet. Das bedeutet, dass alle an irgendeiner Stelle mit etwas unzufrieden waren.

Das Zeitmanagement

Die Bewertung zeigt, dass 4 Studierende das Zeitmanagement mit „sehr gut“ und nur eine(r) mit „na ja“ beurteilt. Insgesamt wird aber doch ein breites Spektrum an Wahrnehmungen der zeitlichen

Dimensionen deutlich. Auch hier vermute ich – aufgrund meiner eigenen Aufzeichnungen und den Äußerungen meiner Kollegin, bezieht sich das „gut“ auf die Rallye und den 4. Tag und weniger auf die Auswertung nach der Präsentation und vor allem nicht auf die weitere schriftliche Auswertung und das sehr kurze Planspiel „Planning for Real“.

Zeitvorgaben werden nach diesen z.T. widersprüchlichen Aussagen sehr subjektiv empfunden. Das zeigen Aussagen wie „schwer planbar“ und „viel Zeit fürs Thema“, die sehr weit auseinander liegen. Während ich das Gefühl hatte, für die Vorbereitung der Präsentation mit einer Stunde viel Zeit zur Verfügung gegeben zu haben, scheinen das nicht alle Gruppen oder Personen so zu sehen. Meine Kollegin fand mein Zeitmanagement am 3. Tag sehr schlecht. Sie sah, dass ich bei der Zusammenfassung der Ergebnisse auf dem Flipchart mit der Mind-Map sehr hetzte, danach viel zu schnell das Planspiel erklärte und durchführte, ohne es zu reflektieren und dann auch noch meinen vorgesehenen inhaltlichen Input auf den vierten Tag verschieben musste, so dass die Studierenden bis zum letzten Tag noch keine theoretische Einführung in die Mobilitätserziehung bekommen haben. Es gab viel Zeit bei der Vor- und Nachbereitung der Präsentation der einzelnen Arbeitsgruppen, das wurde von keinem moniert. Es ist auch interessant, dass keine/r unter Zeitdruck stand. Verwundert hat mich nur die Aussage, dass ich mehr die Studierenden einbeziehen sollte. Leider weiß ich weder aus dieser noch aus anderen Kommentaren, worauf sich das bezieht.

Es gab leider keine Gelegenheit mehr, da noch genauer nachzufragen. Ich hatte im Gegenteil gerade bei dieser Unterrichtseinheit viele Partizipationsphasen geplant und durchgeführt. (Hier wird auch die begrenzte Aussagekraft des verwendeten Fragebogens sichtbar.)

Die Frage nach der Abfolge der Unterrichtsschritte

Bei der Frage 3 nach der Abfolge gibt es auch vier, die diese mit sehr gut beurteilen, aber auch 2, die „na ja“ ankreuzten. Bereits hier wird darauf hingewiesen, dass wie bei Frage 4 (nach der Anleitung) beobachtet wurde, dass meine Kollegin und ich im Team nicht immer gleicher Meinung sind.

Eine andere Aussage finde ich noch besonders interessant, nämlich, dass es gut gewesen wäre, am Anfang mehr über Mobilitätserziehung zu wissen, bevor dann die praktischen Aufgaben der Rallye gestellt worden wären. Das sehe ich z.T. auch so. Es kommt aber auch die klare Äußerung, ich solle die Auswahl der Aufgaben überdenken und ansprechender gestalten und jemand sagt, es sei manchmal zu viel auf einmal. Dies deckt sich mit der o.a. Kritik am 3. Tag, und dies werde ich auf jeden Fall verändern.

Bei der Abfolge wird noch von 2 Personen das Planspiel kritisiert.

Das deckt sich mit allen Daten, die ich habe. Ich habe kein gutes Gefühl am Ende des Tages gehabt, weil ich den 3. Tag zu überfrachtet hatte, und ich wusste, dass für ein Planspiel viel Zeit notwendig ist.

Insgesamt überwiegen jedoch positive Äußerungen, vor allem bezogen auf den praktischen Bezug des Projektes und die Rallyes, der scheinbar allen gut gefallen hat. Es wird aber auch deutlich, dass viele sagen, sie hätten viel gelernt. Der Lernertrag lag dabei bei den praktischen eigenen Erfahrungen in Bezug auf die Wahl der Verkehrsmittel als auch in Bezug auf die Erkundungen im Kietz, wobei die SchülerInnen viele Kontakte hatten, Rückmeldungen bekamen von den Kindern und den Befragten. Nach meinen Beobachtungen hat es den Lernerfolg befördert, dass sie selbstständig Erkundungen, Vergleiche vorgenommen haben und dies auch präsentieren mussten. Sie bekamen keinen Text vorgesetzt, in dem bestimmte Erfahrungen anderer wiedergegeben wurden, sondern konnten empirisch arbeiten und damit auch eigene Thesen aufstellen über die Mobilität.

Die Anleitung

Bei den Begründungen zur vierten Frage im Erhebungsbogen wird z.T. auf die Aktivitäten eingegangen, wobei auch hier wieder der praktische Teil gelobt wird, auch die Möglichkeit der eigenen Anleitung. Jemand kritisiert zu viel Theorie. Auch hier zeigt sich wieder ein Widerspruch: die einen sehen eine gute Mischung zwischen Theorie und Praxis, die anderen nicht.

Es wird auch wieder deutlich die Kritik an der Uneinigkeit zwischen uns Kolleginnen wie bereits unter 6.3. erwähnt.

Diese Aussage beschäftigt mich. Es wäre interessant zu wissen, ob sich die Wahrnehmung der Uneinigkeit nicht nur auf diese Unterrichtseinheit bezieht, in der meine Kollegin nur wenig sagte, oder auf andere Projektphasen. Es ist auch nicht ganz klar, ob das eine Kritik oder eine Wahrnehmung ist. Ich vermute, die Aussage bezieht sich auf die Aufgabenstellung bei der Zuordnung zu den Nachhaltigkeitsaspekten. Dabei besserte meine Kollegin einige Male nach, was ich in Ordnung fand, aber vielleicht von den SchülerInnen als eine Differenz zwischen uns wahrgenommen wurde. Wir

haben diese Aussage auch schon einmal in der gesamten Projektkritik gehört, und uns vorgenommen, diese Unterschiedlichkeit, die nicht auf einen Dissens zwischen uns hinweist, zu erläutern und sie offensiv zu vertreten, denn sie ist nach unserer Meinung auch eine Qualität unserer Teamarbeit. Gerne hätte ich auch nach einer Begründung für folgende Aussage nachgefragt „vielleicht bei manchen Sachen zu viel vorgegeben“. Nach meinen Aufzeichnungen könnte sich das auf die o.a. Überfrachtung des dritten Tages und der Vorgabe des Nachhaltigkeitsdreiecks beziehen.

Die Frage nach dem Praxisbezug

Die Frage zum Praxisbezug wird mit 9 Stimmen „sehr gut“ und nur einer „na ja“ Bewertung sehr positiv beantwortet. Ich habe mich über diese Rückmeldung sehr gefreut, denn es war mir nicht klar, dass der Bezug so gut gelungen ist. Es wurde mir durch die Antworten und die Bewertung deutlich, dass sehr viele etwas Neues gelernt haben und dass Mobilitätserziehung eindeutig zum Thema „Erlebnispädagogik“ dazugehört, weil es auch einen hohen Praxisbezug hat. Die Erfahrungen der Studierenden in der Praxis beweisen, dass Kindern Mobilitäts- und Bewegungserfahrungen fehlen, vor allem in der Großstadt, und dass sie nur unzureichend vorbereitet werden auf einen reflektierten und ressourcenschonenden Umgang bei der Wahl der Verkehrsmittel. Viele sehen Übertragungsmöglichkeiten, aber dennoch ist die eine kritische Stimme wichtig, die bemängelt, dass sie es „so“ nicht umsetzen könne. Diesem Satz kann ich nur zustimmen, da wir in diesem Projekt keine Übungen mit Kindern machen, z.B. Fahrradrallyes oder Stadtspiele, sondern immer nur mit Studierenden. Da bleibt der Praxisbezug immer behaftet mit Theorie und „falschen“ Voraussetzungen. Diese Kritik ist durchaus berechtigt, aber die Bedingungen sind nicht leicht zu ändern, denn wir können nicht jeden Donnerstag eine Kindergruppe mit einbeziehen. Ich werde aber über den Vorschlag einer Partnerschaft mit einer Kita, der zu Frage 5 geäußert wurde, nachdenken..

Die Frage nach den Planungsfaktoren

Jetzt kommt die spannende Frage, inwieweit die Studierenden nach dem kurzen Planspiel, den eigenen Erfahrungen und der Rallye in der Lage waren, sich zu überlegen, was bei der zukünftigen Planung für einen Straßen- bzw. eine Straßenbahnbau für Planungsfaktoren unter Nachhaltigkeitsaspekten möglich wären. Ich habe zwar in die Frage den Begriff Nachhaltigkeit nicht mit hineingenommen, aber nach den Antworten haben viele die Diskussionen über Lärm, Emissionen, Stau, über mangelnden Bewegungsraum für Kinder und Wohn- und Lebensqualität mit ihre Antworten einbezogen und im Hinterkopf gehabt.

Die meisten Antworten zeigen, dass die Studierenden keine Planung über die Bedürfnisse der Menschen hinweg machen wollen. Das partizipative Element bei den Antworten ist auffällig. 11 Antworten beziehen sich auf Befragung und die Interessen der AnwohnerInnen. 5 Antworten gehen auf Umweltaspekte ein wie Lärm, Grünflächen, Emissionen und Umweltfreundlichkeit, Nähe zu Kitas. 3 Antworten beziehen sich auf das Angebot der Öffentlichen Verkehrsmittel und zeigen damit, dass ihnen bewusst ist, dass die Qualität und Quantität dieses Angebot sich auf die Verkehrsplanung von Straßen auswirken kann.

Die anderen Antworten beziehen sich auf weitere wichtige Planungsfaktoren wie Wohngebiete, Verkehrssicherheit, Strassenbeschaffenheit. Ökonomische Faktoren fehlen aber völlig. Darüber haben wir auch nicht gesprochen, aber ich dachte, die Studierenden wüssten, welche Kosten für Straßenbau gegenüber dem Ausbau für ein Schienennetzes der Straßenbahn aufgewendet werden müssten. Auffällig ist, dass 4 Fragebögen gar keine Antwort enthalten. Das deutet darauf hin, dass die Frage sehr schwer war, und es für viele eine Überforderung ist, sich in eine solche Planungssituation von Politikern hineinzudenken. Es kamen auch bereits beim Ausfüllen zu Frage 6 und 7 Nachfragen, die ich dann für alle anhand eines Beispiels beantwortete, aber selbst danach haben einige diese Frage nicht beantwortet. Dennoch würde ich eine Frage in dieser Fallgeschichtenform immer wieder stellen, weil ich nur so herausbekommen kann, ob eine bestimmte Vernetzung von Argumenten und inhaltlichen Aspekten gelungen ist.

Kompetenzabfragen

Die Antworten auf die Frage 7 sind nicht leicht auszuwerten. Zum einen musste ich bei einigen noch einmal nachfragen, wie sie die Skala verstanden haben und eine einheitliche Kategorisierung durchführen, damit der niedrigste und höchste Wert

übereinstimmten. (Die Zensurenskala ist doch tief verankert und ich habe die Skala auch nicht eindeutig genug erklärt.)

Bei den Antworten, beim ersten Lesen der Daten überwiegt der Eindruck, dass sich viele Teilkompetenzerwerbszuwächse zwischen 4 und 6 bewegen.

Nur wenige kreuzten 1 und 2 an, aber es gab auch hier manchmal gar keine Bewertungen oder den Zusatzkommentar, dass sie über diese Kompetenz schon vorher verfügt hätten.

Die Fähigkeit zu planen

Hier ist ein Durchschnitt von 3,3 erreicht worden, d.h. es wird auch hier noch einmal deutlich, dass allein das kurze Planspiel keine Kompetenzerweiterung in Bezug auf Planung bringen konnte.

Es gab einfach zu wenig Zeit dazu und zu wenig Anleitung und praktische Unterrichtung von Planungsprozessen. Es wäre evtl. auch noch möglich gewesen, diese Kompetenz bei dem Delphi zur Kiezgestaltung, zu Bewegung und Mobilität und zur Stadterkundung zu erwerben.

Vor dem Delphi wurde zwar ein Input gegeben, aber es wurden keine Planungskompetenzen gelehrt, erprobt und angewendet. Die Studierenden besaßen insgesamt wenig neues Know-How in Bezug auf Städteplanung. Die Frage würde ich hier in diesem Zusammenhang nicht noch einmal stellen und wenn dann in einer Art Fallgeschichte wie bei Frage 6.7.

Die Fähigkeit zu kommunizieren

Anders ist die Verteilung bei der Frage nach dem Zuwachs an Kommunikationskompetenz. Hier hat nur eine/r 3 angekreuzt, vier 4 und zehn Personen 5 und 6. Das erkläre ich mir vor allem dadurch, dass in den Kleingruppen bei den Erkundungsaufgaben und der Rallye viele Möglichkeiten der Kommunikation mit den BewohnerInnen gegeben und auch ausgeschöpft wurden.

Die Aufgaben waren keine reinen Kommunikationsaufgaben, aber innerhalb unseres Projektes mussten die Studierenden bei den Erkundungen und Interviews sehr offen und kreativ auf die ErzieherInnen, die Kinder und die Eltern zugehen, um etwas über den Schulweg, die Mobilitätsbedürfnisse und –befriedigungen im Stadtteil zu erfahren. Es konnten aber nicht alle die gleichen Kommunikationskompetenzen erwerben, bzw. erweitern und eine/r schrieb auch: „das konnte ich schon vorher“. Diese Frage würde ich gerne nach einem längeren Projektabschnitt stellen, aber auch da würde ich wahrscheinlich sehen, dass diese Kompetenz nicht isoliert betrachtet werden kann.

Die Fähigkeit, die Umgebung aus dem Blickwinkel von Kindern aus zu betrachten

Diese Frage ist m.E. eng und sinnvoll angebunden an die Aufgabenstellungen während der Unterrichtseinheit.

Nur 2 kreuzten 3 an, jeweils sechs Personen 4 und 5 und noch drei die höchste Bewertung.

Ein sehr gutes Ergebnis, was zeigt, dass dieser Blickwinkel bisher in der Schule nicht genug geübt wird und wir ihn bisher im Projekt nicht ausführlich besprochen haben. Wir hatten zwar die Erlebnisdefizite besprochen, aber noch keine eigenen Beobachtungsaufgaben gestellt und zum ersten Mal auch Aufgaben gestellt, Kinder selber zu befragen.

Das stärkt die sonst eher theoretischen Erkenntnisse an unserer Schule und zeigt die Notwendigkeit, bei den Aufgabenstellungen viel mehr das reale spätere Berufsfeld (Kita und Schule, Straße und Kiez mit einzubeziehen).

Wir werden das bei unseren nächsten Planungen mit berücksichtigen und die Aufgabenstellungen, vor allem die Erkundungen wieder so durchführen.

Fähigkeit zur Vernetzung

Etwas weniger eindeutig ist die Fragen nach der Vernetzungskompetenz. Hier beantworteten drei Personen mit 3 und fünf Personen jeweils 4 und 5; auch noch drei Personen mit 6. Ich halte das angesichts der Schwierigkeit der Fragestellung, der Komplexität der drei Aspekte der Nachhaltigkeit, angesichts der Komplexität der Sachverhalte beim Thema Mobilitätserziehung für ein gutes Ergebnis. Auch hier wäre ein Fallbeispiel sicher aufschlussreicher gewesen.

Die Frage nach der Sachkompetenz

Diese Frage zeigt, dass es mir nur teilweise gelungen ist die Sachkompetenz in Bezug auf Verkehr und Umwelt zu erhöhen. Eine/r kreuzt 1 an, eine/r 2, vier 3 und 2 vier und nur jeweils vier 5 und 6. Das ist etwas schlechter als bei den beiden vorigen Fragen.

Aus dem Interview sowie aus meinen Aufzeichnungen ergeben sich mögliche Interpretationen bezüglich des zu lange verzögerten Inputs zur Mobilitätserziehung am Schluss, zur mangelnden Einbindung der Texte über Verkehr, Emissionen und mangelnden Zeit, darüber zu sprechen. Ich frage mich, wie ich durch die gezielte Aufgaben zur Texteinbindung bei der Präsentation, mit Vertiefungsfragen zu Verkehr und Umwelt noch ein besseres Verständnis fördern könnte.

Die Frage nach der Fähigkeit, sich mit Lebensstilfragen auseinander zu setzen.

Diese Frage ist besonders interessant. Ich war vorher sehr unsicher, ob ich sie stellen sollte und wollte aus purer Neugier einmal wissen, ob so eine kurze Einheit überhaupt einen Zuwachs bringen kann. Die Selbstreflexion, die Kompetenz, sich mit Lebensstilfragen zu beschäftigen, vollzieht sich m.E. in einem langsamen individuellen und gesellschaftlichen Entwicklungsprozess und nicht in wenigen Tagen.

Es gab m.E. in der Unterrichtseinheit auch nicht genügend Zeit, um z.B. anhand von Beispielen aus Werbung, Film, eigenen Erfahrungen Lebensstilfragen zu hinterfragen und mit einzubeziehen.

Die Antworten zeigen m.E. dieses Dilemma: eine/r bewertet mit 1, drei mit 2, zwei mit 3 und vier mit 5 und zwei mit 6.

Diskutiert wurde nicht sehr viel, nur bei der Mind-Map und z.T. bei dem Planspiel. Meine Kollegin und ich haben zu dieser Kompetenz nichts vermerkt, weil es uns nicht klar war, ob wir dazu beigetragen haben. Ich bezweifle, ob ein Selbst-Diskurs über Einstellungen auf diese Weise überprüft werden kann. Ich würde diese Frage nur noch einmal in Interviews mit einzelnen Studierenden stellen

7. Zusammenfassung

Aus allen erfassten Daten wird deutlich, dass es eine breite Zustimmung zu meinem didaktischen Konzept gibt. Die Umsetzung scheint im Großen und Ganzen gelungen zu sein. Die Zeitvorgaben waren meistens ausreichend, die Aufgabenstellung war im Wesentlichen eindeutig und die Anleitung war hilfreich.

Es konnte vor allem auch vermittelt werden, dass Mobilitätserziehung ein Teilaspekt der Erlebnispädagogik ist.

Die Ergebnisse der Fragebögen zeigen, dass die Studierenden sowohl etwas über Methodik und Didaktik erfahren haben, denn sie denken nicht nur von ihrem Rollenverständnis aus, sondern können auch ein ganzes Unterrichtsarrangement beurteilen, d.h. sie nehmen auch ihre spätere Berufsrolle ein, indem sie Fragen zum didaktischen Konzept beantworten.

Die Antworten auf den Fragebogen decken sich nicht immer mit meinen eigenen Aufzeichnungen und mit dem Interview. Die Ursache scheint mir darin zu liegen, dass trotz der individuellen Zusatzantworten das Frageschema zu grob war. Einzelne Nachfragen hätten diese Unstimmigkeiten genauer aufhellen können. Das Instrumentarium hat mich nicht sehr überzeugt. Der Fragebogen gibt trotz der Spalte für die eigenen Bemerkungen zu wenig Detailinformationen wieder, um einzelne Aufgabenstellungen, Methoden, aber vor allem auch den Zuwachs an Kompetenzen zu überprüfen. Das Interview war eine positive Erfahrung und half mir bei der Reflektion.

Die Ergebnisse haben mich insgesamt darin bestärkt, dass ich in einer ähnlichen Form diese Unterrichtseinheit wiederholen würde.

Zusammenfassend bestärken mich vor allem folgende Rückmeldungen:

- a) Die Angaben zum Praxisbezug. Dies äußert sich nicht nur bei den Antworten des Fragebogens, sondern auch in den Ergebnissen der Arbeitsgruppen, die eigene Erkundungen zum Schulweg und zur Mobilität in einem Charlottenburger Kietz gemacht haben. Es wurde wunderbares Material hergestellt und sehr phantasievoll demonstriert sowie neue Sichtweisen über Verkehr und Mobilität aus der Perspektive von Kindern gewonnen.
- b) Der Zuwachs an Kompetenzen zur Verkehrsplanung. Durch die unterschiedlichen Erfahrungen und Diskussionen bei der Zuordnung der Aspekte der Nachhaltigkeit zur Mobilität und durch die Erfahrungen während der Rallye und bei dem Planspiel, das ich selber gar nicht so gelungen fand, weil zu kurz und zu aufgesetzt empfand, konnten einige einen Zuwachs zur Verkehrsplanung bekommen.
- c) Sehr gut bewertet wurde das Gruppendelphi als Möglichkeit, Praxistransfer zu üben und konkrete Aktivitäten zu entwickeln.
- d) Gut gelungen scheinen auch die Möglichkeiten zu sein, vernetzt zu denken, (obwohl ich das persönlich viel negativer eingeschätzt habe).

Schwierigkeiten, die in allen drei Datenträgern angesprochen werden, beziehen sich auf

- die Zeitplanung
- die Arbeitsaufträge am 3. Tag wie das Planspiel „Planning for Real“, für das ich zu wenig Zeit eingeplant hatte.)

- evtl. die Anordnung der einzelnen Arbeitsschritte (Verhältnis von Theorie – Input und praktischer Erprobung)
- den Praxisbezug – mögliche Anwendung im Kita-Bereich (Kooperation oder Transfer)

Die Selbstevaluation hat meine Motivation erhöht, meine Arbeit gezielter beobachten zu lassen und mir genaue Rückmeldungen nicht nur zu Lernerfolg und zu Unterrichtsinhalten zu holen, sondern auch zu Unterrichtskonzepten und vor allem zum Zuwachs an Kompetenzen.

8. Reflektionen für die Praxis

Was würde ich das nächste Mal erhalten bzw. ändern?

In Bezug auf mein Unterrichtskonzept könnte ich mir folgende Handlungsalternativen vorstellen:

- Veränderung des Ablaufs: zu Beginn eine kleine inhaltliche Einführung über Mobilitätserziehung
- Methodenänderung: bei den Aufgaben für die Verkehrsmittlerallye könnte man z.B. einen Film über die Verkehrsbelastungen zeigen statt den beiden Gruppen Papiere auszuteilen mit der Aufforderung, den Inhalt für die anderen aufzubereiten, ohne dass dazu genug Zeit und Anleitung besteht
- Zeitmanagement:
 - a) Einplanung von Zeit und Anregung sich mit Konsum – und Lebensstilfragen auseinander zu setzen
 - b) Kein Planspiel an dieser Stelle, sondern vielleicht an einer anderen innerhalb des einjährigen Projektes
- Inhaltliche Änderungen: Schwerpunktlegung auf Mobilitätserziehung sowie einen substantielleren Input zu den ökonomisch-sozialen und ökologischen Aspekten der Nachhaltigkeit

Alternative für die Form der Selbstevaluation:

- ❖ Unsicherheit in Bezug auf die Beibehaltung eines Fragebogens. Wenn er beibehalten würde, würde ich die Anzahl der Fragen reduzieren und einzelne Fragen anders formulieren, z.B. bei der ersten Frage mehrere Kategorien einführen und bei allen Fragen nach Begründungen, nicht nach Beispielen für ihre Bewertungen fragen.
- ❖ Durchführung von Interviews mit Studierenden und auch weiterhin mit meiner Kollegin. Die Interviews sollten auch zur näheren Erläuterung der Antworten aus dem Fragebogen dienen. Die Interviews würde ich auf Tonträger aufzeichnen.
- ❖ Abfrage der Kompetenzen nur durch Einbettung der Fragen in Fallgeschichten und inhaltliche Bezüge
- ❖ Mündliche Diskussion über die Teilkompetenzen
- ❖ Führen eines Logbuches für die Selbstbeobachtung

9. Anhang

Anhang 1: Überblick über den Verlauf der Unterrichtseinheit:

Der 1. Tag

Inhalt	Zeit	Methoden und Medien	Ziele
Einführung in den Begriff und Inhalt „Mobilitätserziehung“ Bedeutung für die Ausbildung von ErzieherInnen in der Fachschule	30 Minuten	Gelenktes Unterrichtsgespräch und Brainstorming an der Tafel	Erwerb von Kenntnissen, kritische Reflektion in Bezug auf die Notwendigkeiten, bestimmte Themen in die Ausbildung zu übernehmen

Der 2. Tag

Inhalt	Zeit	Methoden und Medien	Ziele
das eigene und gesellschaftliche Mobilitätsverhalten überprüfen und auswerten, Spielräume von Kindern untersuchen und Schul- bzw. Kita-Weggestaltung zu erkunden.	2 Stunden	Rallye in 4 Gruppen: Untersuchung von 2 Gruppen zu Verkehrsmitteln unter bestimmten ökonomischen, ökologischen und sozialen Aspekten mit einer Vergleichsgruppe 1 Gruppe: Untersuchungen im Kiez am Klausener Platz zu Mobilitätsmöglichkeiten von Kindern 1 Gruppe : Befragungen von Kindern und Eltern zum Weg zu Kita und Schule in der Zillestraße	Vermittlung von Kommunikationskompetenz Vermittlung von der Fähigkeit, die Umgebung aus dem Blickwinkel von Kindern aus zu betrachten, Stärkung der Kompetenz, Sachverhalte vernetzt zu betrachten Erweiterung der Sachkompetenz in Fragen von Verkehr, Zu Umwelt und Kindern Anregung über den eigenen Lebensstil und/oder eigene Leitbilder nachzudenken

Der 3. Tag

Inhalt	Zeit	Methoden und Medien	Ziele
Stop-and-Go-Spiel zur Wahrnehmung unterschiedlicher Körperhaltungen bei unterschiedlichen Verkehrsmitteln	20 Minuten	Spiel	Verstärkung der Wahrnehmung
Auswertung und Vorbereitung der Präsentation	1 Stunde	Plakate, Medien, Papiere, Arbeit in Kleingruppen	Kommunikation, Präsentationsübung und Kleingruppenarbeit
Ökonomische, ökologische und soziale Faktoren bei der Mobilität	30 Minuten	Darstellung in mündlicher und schriftlicher Form	Verstärkung der Kompetenzen, vernetzt zu denken, die soziale Wahrnehmung zu intensivieren und die Sachkompetenz in Fragen von Verkehr, Umwelt und Kindern zu erweitern,
Schul- und Kita-Wegsituationen in Charlottenburg	15 Minuten	Kassette und Rollenspiel	Erweiterung der Kommunikations- und Kooperationskompetenz, Erweiterung der Fähigkeit, die Umgebung aus dem Blickwinkel von Kindern

			aus zu betrachten
Mobilitätsbewegungsräume in Charlottenburg		Film	Erweiterung der Fähigkeit, die Umgebung aus dem Blickwinkel von Kindern aus zu betrachten

Der 4. Tag

Inhalt	Zeit	Methoden und Medien	Ziele
Teamarbeitsspiel	15 Min.	Zusammenstellung von Quadraten in Teams	Stärkung der Teamfähigkeit
Einführung mit den Ergebnissen der Gruppenarbeit	10 Min.	Folie mit Ergebnissen	Wissensvertiefung und Wiederholung
Zusammenstellung der Ideen zur Kiezgestaltung; zur Stadterkundung und Mobilitätsaktivitäten	30 Min	Delphi-Gruppenverfahren mit 3 Plakaten	Kommunikation untereinander, Anwendung von Wissen und Praxisbezug
Vortrag über den erweiterten Ansatz der Mobilitätserziehung im Gegensatz zur Verkehrserziehung	30 Min.	Vortrag mit OH-Folien	Wissensvertiefung und Zusammenfassung, Vernetzung aller Punkte, theoretische Fundierung,
Fragebogen	10 Min	Fragebogen	

Anhang 2 Bildungsziele im Projekt

Die Bildungsziele des Projektes sind:

- Förderung von Teilkompetenzen der Gestaltungskompetenz:
 - Selbstständigkeit der TeilnehmerInnen im Planen, Anleiten und Durchführen von Aktionen mit Gruppen
 - Kennen lernen eigener Grenzen
 - Fähigkeit der Selbstreflexion und Anleitung der Fremdrelexion
 - Solidarität und Kooperation
 - Stärkung des vernetzten Denkens
 - Partizipationsfähigkeit zu Teamarbeit
 - Kompetenzen für die Zukunft Visionen zu entwickeln
- Förderung der fachlichen Kompetenzen
 - Erwerb von Kenntnissen der pädagogischen Theorie der Erlebnispädagogik
 - Kenntnisse über die Situation von Jugendlichen und Kindern in der Großstadt und in der näheren Umgebung von Berlin
 - Kenntnisse über die Notwendigkeit der Erfahrungen von Kindern und Jugendlichen in der Natur
 - Kenntnisse über die Beschaffung von Informationen
 - Kenntnisse über Gruppenprozesse und Konfliktsituationen
 - Kenntnisse über Spiele, Kooperationsübungen und ihre Auswertung
 - Kenntnisse über besonders geeignete Spiel-, Erholungs-, natürliche Erlebnisorte in der Natur und besondere Orte der Kultur in Berlin und seiner Umgebung
 - Wissenserweiterung , z.B. über die Bedürfnisse der Jugendlichen in dieser Gesellschaft
 - Anleitung neuer Formen von Spielen
 - Erweiterung der praktischen Kompetenzen, z.B. durch Bauen und Spielen
 - Gruppenfähigkeit
- Erweiterung der psycho-sozialen Kompetenz:
 - Wahrnehmung des eigenen Körpers und der Natur

Anhang 3: Aufgaben für die Rallye der Kleingruppen

Gruppe I – Vergleich der unterschiedlichen Verkehrsmittel: Bahn/Fahrrad/Auto

1. Bitte sucht Euch verschiedene Verkehrsmittel aus (alles ist erlaubt außer zu Fuß zu gehen!)
2. Informiert Euch über die Strecke: Bismarckstraße / Jungfernheidesee
3. Bitte fahrt dort hin.
4. Bitte löst auf dem Weg folgende Aufgaben:
Bitte vergleicht den Fahrweg von der Schule zum Jungfernheidesee unter folgenden Gesichtspunkten:
 - ❖ Welches Verkehrsmittel ist am schnellsten? Bitte lest dazu auch den beiliegenden Artikel durch.
 - ❖ Welches Verkehrsmittel ist am ökologischsten? (Flächenverbrauch, Rohstoffverbrauch, Lärm, Unfälle) – siehe beiliegende Information
 - ❖ Welches Verkehrsmittel verbraucht am wenigsten Energie? (siehe beiliegendes Informationsmaterial)
 - ❖ Welches Verkehrsmittel verursacht die geringsten Kosten?
 - ❖ Welche sozialen Faktoren, z.B. Kommunikation, sind bei den Verkehrsmitteln zu beobachten? (Selbstbeobachtung auf der Reise)
5. Bitte schreibt Euch zu den einzelnen Aufgaben Erfahrungen auf und stellt sie den anderen möglichst anschaulich (Bild, Ton, Spiel) am nächsten Donnerstag, den 30.01.03 vor.
Ihr habt dazu an diesem Donnerstag noch 1 Stunde Zeit zur Vorbereitung

Gruppe II: Vergleich unterschiedlicher Verkehrsmittel

1. Bitte sucht Euch verschiedene Verkehrsmittel aus (alles ist erlaubt außer zu Fuß zu gehen!)
2. Informiert Euch über die Strecke : Bismarckstraße / Jungfernheidesee
3. Bitte fahrt dort hin.
4. Bitte löst auf dem Weg folgende Aufgaben:
Bitte vergleicht den Fahrweg von der Schule zum Jungfernheidesee unter folgenden Gesichtspunkten:
 - Welches Verkehrsmittel ist am schnellsten? Bitte lest dazu auch den beiliegenden Artikel durch.
 - Welches Verkehrsmittel ist am ökologischsten? (Flächenverbrauch, Rohstoffverbrauch, Lärm, Unfälle) – siehe beiliegende Information
 - Welches Verkehrsmittel verbraucht am wenigsten Energie? (siehe beiliegendes Informationsmaterial)
 - Welches Verkehrsmittel verursacht die geringsten Kosten?
 - Welche sozialen Faktoren, z.B. Kommunikation, sind bei den Verkehrsmitteln zu beobachten? (Selbstbeobachtung auf der Reise)
6. Bitte schreibt Euch zu den einzelnen Aufgaben Erfahrungen auf und stellt sie den anderen möglichst anschaulich (Bild, Ton, Spiel) am nächsten Donnerstag, den 30.01.03 vor.
Ihr habt dazu an diesem Donnerstag noch 1 Stunde Zeit zur Vorbereitung

Aufgaben für die Gruppe III:

1. Bitte geht in die Zillestraße, dort ist eine Kindertagesstätte und eine Schule.
2. Bitte befragt Kinder, Eltern und ErzieherInnen nach ihren Gewohnheiten in die Einrichtung zu kommen:
Mit welchem Verkehrsmittel fahren sie
Wie begründen sie die Wahl ihres Verkehrsmittels
Wie sehen sie die Mobilitätsaspekte der Kinder gewahrt.
3. Bitte präsentiert der Gruppe, evtl. mit einem Rollenspiel die unterschiedlichen Möglichkeiten, den Schulweg zu erleben aus der Perspektive eines Kindes

Aufgaben für die Gruppe IV:

- i. Bitte geht zum Kietz am Klausener Platz
- ii. Untersucht die Möglichkeiten für Kinder, sich selbstständig bewegen zu können
- iii. Bitte filmt aus der Sicht von Kinder Orte, die besonders gut die Mobilitätsbedürfnisse befriedigen können und Orte, die besonders ungeeignet sind
- iv. Bitte präsentiert den anderen Gruppen Eure Ergebnisse

Anhang 4: Zusätzliche Texte und Aufgaben für Gruppe I und II:

Kopiervorlagen aus der Broschüre vom HVV „Mobil mit Bus und Bahn“ von Gunter und Renate Bleyer, Auflage 1998, Hamburg

Fragen zu den Texten:

1. Welches Verkehrsmittel hat den geringsten Ausstoß an Emissionen (schädlichen Abgasen) ?
 - Dazu gehören Stickoxide (verursachen saure Niederschläge und tragen zu Sommersmog bei)
 - Schwefeldioxide (sind für Pflanzen und Menschen gefährlich, ätzendes Gas)
 - Kohlenwasserstoffe (sind krebserregend, tragen zum Smog bei)
 - Kohlenmonoxide (Schäden durch Sauerstoffmangel)
 - Lachgas und Fluorchlorkohlenwasserstoffe

2. Welches Verkehrsmittel bietet die größten sozialen Kommunikationsmöglichkeiten?
3. Welches Verkehrsmittel ist am billigsten?

Anhang 5: Selbstbeobachtungen :

a) Erfahrungen vom 1. Tag

Mein Einstieg für die Reihe war am Schluss eines langen Tages, an dem die Studierenden viel Kooperationsspiele vorgeführt und ausgewertet hatten. Der Einstieg war so etwas abrupt und nicht gleich für alle mit voller Konzentration vollzogen.

Nach meiner Eingangsfrage, was für sie Mobilität wäre, kamen sehr viel Aspekte, die sich auf geistige und soziale Mobilität bezogen. Einen Zusammenhang mit dem Berufsfeld der Erzieherinnen konnten alle sehen, aber mehr im Sinne einer besseren Bewegungserziehung oder der traditionellen Verkehrserziehung. Ich hatte ein gutes Gefühl für den Einstieg und das Interesse an der Mobilitätserziehung, die ich nur kurz erläuterte.

b) Erfahrungen vom 2. Tag

Die Studierenden kamen relativ pünktlich. Ich erklärte ihnen noch einmal kurz den Gesamtzusammenhang zur Erlebnispädagogik, warum wir Mobilitätserziehung behandeln. Ich kündigte die Gruppenaufgaben an, teilte die Gruppen ein und besprach mit jeder Gruppe die Aufgabe. Jede Gruppe bekam Informationen über die unterschiedlichen Verkehrsmittel und Beobachtungs- bzw. Handlungsaufgaben.⁵

Dann gingen die Gruppen los mit der Zeitvorgabe, gegen 12.30 wieder zurück zu sein, um ihre ersten Erfahrungen auszutauschen und die Präsentation vorzubereiten.

Alle kamen pünktlich zurück und erzählten kurz von ihren Erlebnissen. Sie schienen – außer einer Gruppe – ganz zufrieden zu sein. Der Fahrradfahrer der Gruppe II war auf dem Weg zum Alexanderplatz in Moabit gelandet und kam dadurch viel später in der Tucholskystraße an als beabsichtigt. Der Fahrradfahrer der Gruppe I war der schnellste aller 4 TeilnehmerInnen und war sehr stolz darauf. Die Zeiteinteilung war sehr gelungen. Alle waren pünktlich zurück. Wir sprachen noch darüber, wie sie ihre Erlebnisse den anderen darstellen sollten beim nächsten Mal. Dann beendeten wir den Tag um 13.00 Uhr.

c) Erfahrungen vom 3. Tag

Der Tag begann um 9.15 Uhr.

Das Spiel, das meine Kollegin am Anfang anleitete, wurde mit großer Freude gespielt.

Unterschiedliche Haltungen wurden vorgeführt und alle erstarrten z.B. als AutofahrerInnen, Busfahrer und Fahrgäste im übervollen Bus, als U-Bahn-Verspätete, FahrradfahrerInnen, RollerfahrerInnen u.ä. Dann bekamen die 4 Gruppen noch einmal ihre Aufgaben, möglichst gut ihre Ergebnisse zusammen zu fassen und bekamen 1 Stunde Vorbereitungszeit.

Diese Zeit erwies sich für 3 der 4 Gruppen als zu lang, so dass meiner Meinung bei einer Gruppe eine gewisse Unruhe und Langeweile entstand. Ich konnte die Gruppen aber auch nicht so richtig beraten, weil sie mir nicht gesagt hatten, wo sie waren und weil sie beim Nachfragen nach notwendiger Hilfestellung dankend ablehnten, auch z.T. sehr beschäftigt wirkten und ich glaubte, sie hätten alles verstanden, d.h., sie hätten auch die Texte einbezogen und gelesen.

Dann – nach der Stunde stellten sich die einzelnen Gruppen vor.

Die erste Gruppe erzählte sehr anschaulich von ihren Erfahrungen mit den Interviews mit Kindern in einer Kita. Sie spielten eine Kassette ab mit vielen Interviews. Fast alle Kinder und die Eltern erzählten, dass die Kinder mit dem Auto in die Schule gefahren würden. Nur wenige kamen mit der BVG oder zu Fuß. Die befragten Eltern rechtfertigten ihr Verhalten mit den Argumenten, sie hätten keine Zeit, und sie hätten vor allem Sicherheitsängste und Angst vor dem Alleinlassen der Kinder, aber sie wollten sie andererseits auch zu mehr Selbstständigkeit erziehen.

Zwei sehr überzeugende Rollenspiele wurden vorgespielt: einmal eine Mutter, die ihr Kind vom Frühstück ins Auto zerrt, um pünktlich zur Kita zu kommen. Sie ist genervt, das Kind hinten im Sitz ist laut, und es findet keine Kommunikation statt. Die Mutter rastet unter großem Gelächter der ganzen Projektgruppe vollkommen aus und schreit das Kind. Die zweite Szene zeigt zwei Jungen auf dem

Schulweg, die mit einer Flasche Fußball spielen und ihre Fußballbilder austauschen und auch die Zeit vergessen, aber zufrieden sind. Kommunikation und Bewegung sind auf dem Schulweg zu Fuß, das war ein deutliches Fazit. Ganz toll gespielt.

Aus der zweiten Gruppe berichteten alle nacheinander ausführlich von ihren Erfahrungen bei ihrer kleinen Verkehrsmittelrallye. Sinan mit dem Fahrrad war der schnellste, gefolgt vom Auto und dann den öffentlichen Verkehrsmitteln. Das Fahrrad schien ihnen am ökologischsten, aber auch am gefährlichsten zu sein. Die Beurteilung der öffentlichen Verkehrsmittel fiel sehr schlecht aus. Der Bus kam spät. Es war sehr eng (Bus), und sie hatten Erlebnisse mit unfreundlichen Menschen. Außerdem waren sie zu langsam. Die Papiere, die sie lesen sollten, waren schwer mit den persönlichen Erlebnissen vereinbar, deshalb berichteten sie darüber nur ansatzweise. Beide Aufgaben ließen sich nicht verbinden und es gab auch keine lebendige Präsentation, da es keine Medien, kein Rollenspiel und keine sehr spektakulären Erlebnisse gab, obwohl sie als Kleingruppe offensichtlich Spaß hatten. Ich fragte mich, ob das Verhältnis zwischen Zeit und Arbeitsaufgabe und Inhalt stimmte, denn sie hatten alle nicht genau das Papier gelesen und konnten davon nichts vermitteln. Es gab keinen Zusammenhang mit der ersten Gruppe. Ich muss darüber nachdenken, wie alle vier Gruppen ähnlichere Aufgabenstellungen bekommen, damit sie sich auch etwas vermitteln können und auf welche Weise ich das Input über Lärm, Emissionen, Verkehrsbelastungen für möglichst alle anschaulich einbringen kann. Auf jeden Fall nicht durch ein Papier und eine umfangreiche Aufgabenstellung nur an eine Gruppe, die das dann nicht an die anderen vermitteln kann, weil es sich nicht mit ihren eigenen Erfahrungen in Übereinstimmung bringen lässt. Es sind wohl zwei getrennte Arbeitsschritte.

Dann zeigte die dritte Gruppe ihren Film, den sie im Kietz am Klausener Platz in Charlottenburg gedreht hatten. Sie spürten alle Ecken auf, in denen es hässlich und gefährlich und kinderunfreundlich war. Sie zeigten unfreundliche, enge, aber auch gute Spielplätze, Ecken mit Sperrmüll und viel Schmutz. Während der Filmaufnahmen sprach Holger Kommentare, die die Bilder verdeutlichten. Er wies auf die Gefährlichkeit der Autos hin. Sie filmten Straßen auch aus der Froschperspektive von Kindern. Ihr Resümee, das sie alle fünf dann in die Kamera am Schluss sprachen, war sehr negativ bezüglich der Mobilitätsmöglichkeiten von Kindern. Ein sehr anschaulicher und genauer Bericht, der viel mehr verdeutlichen konnte als der Bericht der vorigen Gruppe.

Die zweite Vergleichsgruppe der Verkehrsmittelrallye berichtete über etwas andere Erfahrungen als die erste. Hier war das Auto am schnellsten, gefolgt von den BVG - BenutzerInnen. Der Fahrrad-Fahrer hatte sich leider verfahren. Auch hier fehlte es an Input und an Anschaulichkeit. Ich fand es schwierig, die Gruppenerlebnisse wiederzugeben. Ich war etwas ratlos und ungeduldig.

Nach einer kleinen Pause wollte ich nun alle dazu bringen, ihre Gruppenerfahrungen zusammen zu fügen. Ich gab den Arbeitsauftrag auf farblich unterschiedliche kleine Kärtchen noch einmal die Ergebnisse der unterschiedlichen Aspekte: ökonomische, ökologische und soziale Aspekte der Mobilität zu schreiben. An einem Flipchart hatte ich bunt und groß das Dreieck der Nachhaltigkeit gemalt. Sie sollten ihre Aspekte darum gruppieren und aufhängen.

Die SchülerInnen hatten erst Mühe, den Begriff Aspekt zu verstehen. Dadurch entstanden Verzögerungen. Mein Input über Nachhaltigkeit und die Aspekte erfolgte sehr hastig. Nicht alle verstanden den Zusammenhang. Die Aufgabe schien nicht ganz klar, aber ich merkte es nicht, dass die Fragestellung falsch war. So wurden eher Argumente für bestimmtes Verkehrsverhalten, Verkehrsmittel und die Mobilität aufgeschrieben. Die Zeit drängte, sie waren unzufrieden, unkonzentriert.

Ich fand diese Phase sowohl zeitlich als auch inhaltlich unklar, die Fragestellung führte nicht direkt hin zur Mobilitätserziehung, war auch zu sehr abgetrennt von den eigenen Erfahrungen und den Inhalten der Papiere, die ja keiner gelesen hatte.

Ich versuchte zwar nachzubessern durch Hinzufügung von Beispielen, aber es gelang mit nur zum Teil. Erst im Nachhinein habe ich gemerkt, dass die Fragestellung falsch war. Das Dreieck war überflüssig. Die Fragestellung hätte offen sein können und vielleicht in der Richtung: "Was sind Eure Schlussfolgerungen für die Mobilitätserziehung?" oder „Wie können wir Kinder so unterstützen, dass sie trotz des Verhaltens ihrer Eltern, trotz der Verkehrsbedingungen, trotz der Gefahren mobil und selbstständig werden?“

Nach dieser Phase war keine Zeit mehr da. Es waren Unlust zu spüren und Konzentrationsprobleme. Ich musste mein Input über Mobilitätserziehung verschieben. Dennoch beharrte ich auf meinem vorbereiteten Planspiel. Nach einer weiteren Pause wurden die Rollen verteilt und dann ging es los. Ich erläuterte Sinn und Aufbau des Planspiels mit seinen Beteiligungsmöglichkeiten.

Zu Beginn stellten sich die SchülerInnen in den neuen Rollen vor, und ich erklärte die Möglichkeit der Gestaltung.

Nach ca. 30 Minuten wurde die freie Fläche sehr phantasievoll gestaltet. Die Beauftragten der Stadt gaben einige Bedenken an, vor allem die alten Leute spielten ihre Rolle sehr gut. Alle hatten Spaß Sport- und Spielfelder und Gärten zu entwerfen, und ich fotografierte die neu gestaltete Planungsfläche – das Foto ist leider verloren gegangen.

Ganz am Schluss bat ich noch um ein kurzes Stimmungs- und Lernbarometer.

Die meisten Punkte wurden im oberen und mittleren Bereich angegeben, wobei erwartungsgemäß die Stimmung besser als die Lerneffekte beurteilt wurde.⁶

Ich fühlte mich durch die Veränderung der Planung nicht ganz wohl, aber ich nahm mir vor, beim nächsten Mal noch ein kleines Input zu geben.

d) Erfahrungen vom 4. Tag

Der Einstieg war schwierig, weil am Anfang nicht alle da waren, also die Teamarbeitsgruppen nur ungleich waren. Einige kannten 5 easy pieces schon.

Die Gruppen waren schnell fertig und die Auswertung war leicht, weil einige sofort kooperiert hatten. Nur wenige gaben zu, zuerst an sich selber gedacht zu haben. Die Regeln wurden weitgehend eingehalten. Als Transfer wurden Situationen bei der Planung im Team angesprochen, wo einer alleine etwas plant, ohne die anderen vorher zu fragen.

Der 2. Abschnitt, das Delphi, begann mit einem kurzen Lehrervortrag, der sehr gut aufgenommen wurde.

Die Arbeitsaufgaben waren deutlich und die Gruppen entwickelten sehr schnell eigene Ideen zur Umsetzung der Mobilitätserziehung. Auch die Rotation gelang gut. Etwas schwierig erschien mir am Anfang die Auswertung, nachdem alle Plakate auf den Flip-Chart festgemacht wurden. Es wurden Prioritäten gesetzt bei den Ideen zur Verkehrserziehung. Es wurde klar, dass Vieles umsetzbar ist, aber manches auch nicht.

Danach legte ich die Folien auf und erklärte Ziele, Methoden und Aktionen, wobei ich die SchülerInnen sehr lobte, dass sie fast alle Aktionen schon kannten und selber aufgeschrieben haben.

Ich fand meine Folien zum Teil inhaltlich etwas redundant, d.h. ich hätte mir Ziele und Aktionen etwas kürzen können.

Die SchülerInnen hörten aufmerksam zu und es wurde deutlich, dass ihnen der Unterschied bisher nicht so deutlich wurde. Ich erläuterte ihn mindestens zweimal.

Danach schickte ich, ohne noch Zeit zu haben, einzelne Aktionen genauer zu erklären, wie Tempo-30-Zonen, Mitbestimmung und „I Walk to school-day“, d.h. ich verwies nur auf die entsprechenden Institutionen wie auf den VCD den Fragebogen hinterher.

Es wurde nach ca. 5 Minuten deutlich, dass die Wertigkeit bei der Skala 1-6 nicht ganz deutlich war und viele Mühe mit der Textaufgabe hatten. Ich versuchte beides zu klären, gab auch den Fragebogen zurück und alle schrieben ihre Skala auf.

Ich erklärte genau, wozu ich den Fragebogen brauchte.

Ich hatte ein gutes Gefühl in Bezug auf Zeit, Material, Input und Eigenaktivität.

Der erste Blick auf den Fragebogen bestätigt das.

Anhang 6: Interview mit meiner Kollegin vom 12.03.03

Frage: Bitte gib mir eine allgemeine Einschätzung über den Verlauf

Antwort: Ich fand die Planung für die Aufgaben der Kleingruppenarbeit gut und auch die Auswertung am Schluss des 1. Tages. Der 2. Termin war nicht so gut strukturiert. Die Phase der Vorbereitung war zu lang, die Auswertung der Arbeitsgruppen war gut, aber das mit dem Nachhaltigkeitsdreieck war nicht für alle verständlich und die Fragestellungen von Dir waren nicht immer klar auf ein Ziel gerichtet.

Der 3. Termin war gut vorbereitet und lief sehr gut mit dem Teamspiel, dem Delphi und der Zusammenfassung auf den Folien.

Frage: Wie beurteilst Du die Aufgabenstellungen

Antwort: Die Aufgabenstellungen waren für die Rallyes, für die Kleingruppen klar. Sie war aber nicht mehr so genau bei der Präsentation und bei der Zusammenfassung der ökologischen, sozialen und ökonomischen Strukturen auf dem Flipchart. Da hatten einige Mühe Dich zu verstehen. Das Material

und die Texte waren nicht eingebunden in die Kleingruppenaufgaben. Es wurde nicht deutlich, ob sie es wirklich gelesen haben. Wir (die KollegInnen) haben nicht viel zurückbekommen inhaltlich von den Kleingruppen, obwohl sie in den Gruppen sicher viel gelernt haben und auch gut präsentiert haben.

Frage: Wie beurteilst Du die einzelnen Impulse

Antwort: Am 2. Tag waren die Impulse unklar, aber am 3. Tag war eine klare Leitungsfunktion – auch in den Übergängen zwischen den Phasen zu erkennen.

Frage: Was sagst Du speziell zu den Präsentationsaufgaben?

Antwort: Sie wurden nicht konkret zusammengefasst.

Frage: Wie beurteilst Du die Zeitplanung, besonders bei der Auswertung?

Antwort: Es gab zu viel Zeit bei der Auswertung der Kleingruppenarbeit und die Zeitvorgaben waren genau richtig beim Gruppendelphi zur Mobilitätserziehung am 3. Tag.

Frage: Wie ist für dich der Zusammenhang zwischen unserem Projekt und der Mobilitätserziehung?

Antwort: Die Mobilitätserziehung passt gut ins Konzept der Erlebnispädagogik

Frage: Wie beurteilst Du den Kompetenzzuwachs?

Antwort: Die Studierenden konnten z.T. neue Kompetenzen erwerben. Sie haben ein Problembewusstsein über Mobilität erworben, auch in der Gruppenarbeit und auch Ideen umzusetzen, z.B. bei dem Rollenspiel. Ich denke, Kompetenzen sind schwer messbar.

Frage: Worin, glaubst Du, lag der Wissenszuwachs?

Antwort: Ich denke, sie haben etwas über Mobilität erfahren, über Nahverkehr, über den Vergleich von Verkehrsmitteln, über Emissionen, über Kinderbeweglichkeit und über Stadtplanung.

Frage: Könntest Du mir bitte noch einmal so eine Art Zusammenfassung geben?

Antwort: Also ich finde, dass die Planung insgesamt gut war und vor allem die der Kleingruppenaktionen.

Das Nachhaltigkeitsdreieck war etwas aufgesetzt, es wurde nicht genügend erklärt und die Überleitung stimmte nicht. Die Auswertung wurde nicht weiter erklärt, sie war ohne Zielsetzung für die Praxis. Es fehlte eine Einführung in die Nachhaltigkeit.

Für das Planspiel, das ich nicht ganz miterlebt habe, fehlte Zeit, vor allem um die Rollen der einzelnen Akteure zu bestimmen.

Die Methoden waren ganz gut, vor allem das Teamspiel am letzten Tag: „Five easy pieces“. Das Delphi fand ich besonders gut und auch Deine Zusammenfassung mit den Folien.

Anhang 7: Unterrichtsergebnisse - Die Mind Map

Am 3. Tag wurde in der 3. Phase nach den Präsentationen eine Mind-Map zu ökologischen, sozialen und ökonomischen Faktoren der Mobilität erstellt und um ein Nachhaltigkeitsdreieck angeordnet. Hier sind die Ergebnisse der jeweiligen Karten, die die Studierenden zu den Faktoren schrieben.

Soziale Faktoren

- Fahrrad spart Geld, macht Spaß, man sieht die Umwelt, hält sich gesund, man braucht keinen Führerschein
- Bei Bus Bahn ist der soziale Aspekt am höchsten, weil man am ehesten mit anderen Menschen in Kontakt tritt
- Zu viele unliebsame Mitfahrer in Bus und Bahn
- Man redet miteinander, egal wo
- Kommunikationsmangel vor allem beim Fahrrad und Auto
- Fahrrad: wenig Möglichkeiten zum verbalen Kontakt zu anderen
- Beim Auto : Einschränkung der non-verbalen Kommunikation
- BVG ist sehr unterhaltsam, schon allein das Beobachten fremder Leute
- Auto ruhig, unterhaltsam
- Fahrrad viel Bewegung, bekommt etwas vom Umfeld mit
- Mit dem Rad entsteht ein hoher Gemeinschaftssinn durch gemeinsames Fahren
- Mit dem Fahrrad nimmt man seine Umwelt wahr

- Öffentliche Verkehrsmittel bedeuten Kommunikation
- Mit dem Auto komme ich bequem ans Ziel

ökologische Faktoren

- Raucher qualmen genug ...müssen sie auch noch Auto fahren?
- Das Fahrrad hat keinerlei Schadstoffausstoß- es ist am optimalsten
- Wege umweltbewusster gestalten bedeutet weniger Krankheiten
- Auto ist Umwelt belastend; BVG – dadurch, dass mehrer Leute mitfahren können, nicht so sehr
- Fahrradfahren hält gesund
- Laufen ist umweltfreundlich
- Autofahrer in die Bahn!
- Es gibt bald wahrscheinlich mehr Autos als Menschen! Mir stinkt's
- Die Einstellung zu den Verkehrsmitteln hängt von den Personen ab.
- Mehr umweltverträgliche Mobilität hebt die Lebensqualität

Ökonomische Faktoren:

- man braucht beim Fahrrad keine Anschaffungskosten wie beim Auto: Führerschein, Auto, Benzin, Steuern usw.
- mehr Schwarzfahrer für bessere Preise
- mehr Fahrräder bedrohen die Autoindustrie
- Laufen oder Fahrrad fahren führen zu keinen Zusatzkosten, schenkt Bewegung
- Man kann sich durch eigene Körperaktivität fortbewegen und dadurch Kosten sparen
- Bei BVG und Auto kommt es ständig zu Kosten, beim Fahrrad nur einmal für die Anschaffung und bei der Reparatur
- Große Gruppen sind oft billiger beim Transport in öffentlichen Verkehrsmitteln

Anhang 8 : Zusammenfassung der Erfahrungen der Gruppen am 3. Tag

Zusammenfassung der Erfahrungen aus den Arbeitsgruppen am 3. Tag

- ❖ **Kinder bzw. Eltern haben Angst vor Überfällen**
- ❖ **Kinder fehlen soziale Erfahrungen**
- ❖ **Eltern sind im Stress, haben keine Zeit**
- ❖ **Auto fahren ist schnell und bequem**
- ❖ **Kinder leiden unter Bewegungsmangel**
- ❖ **Fahrrad fahren ist billig und umweltfreundlich, aber gefährlich**
- ❖ **Straßen sind gefährlich**
- ❖ **Autoverkehr schränkt die Lebensqualität ein durch Lärm, Beton, wenig Pflanzen**
- ❖ **Verkehrsberuhigte Zonen schaffen neue Räume**
- ❖ **Kinder sollen selbstständig werden**
- ❖ **Es gibt wenig sichere Bewegungsräume für Kinder**

Anhang 9: Folien zur Mobilitätserziehung

Mobilitätserziehung oder Verkehrserziehung ?

Verkehrserziehung

Ziele:	Sie soll Kinder dazu befähigen, sich vor dem Autoverkehr zu schützen und Vorsicht in der Bewegung zu lernen. Sicherheit hat Vorrang.
Methoden :	Kennen lernen von Verkehrsregeln und –schildern, Training und Übungen von Verkehrsverhalten im Verkehrsgarten, in Spielen und in der Realität, Radfahrprüfung
Alter:	Vorschule und Grundschule
Kritik:	kein ganzheitlicher Erziehungsansatz Kinder können noch nicht trainiert werden und handeln Impulsiv

Erweiterter Ansatz: Die Mobilitätserziehung

- Mobilitätserziehung ist ein ganzheitlicher Lehr- und Lernansatz – für Kindheit und Jugend.
- Natur und Wohnumfeld werden einbezogen, denn Kinder brauchen natürliche Spielräume.
- Mobilitätserziehung hat etwas mit Umwelterziehung zu tun, weil eine natürliche Umwelt auch neue Erfahrungen der Mobilität beinhaltet.
- Kinder und Jugendliche sollen über ihren Konsum- und Lebensstil nachdenken.
- Weniger motorisierter Individualverkehr bedeutet mehr Sicherheit.
- Mobilitätserziehung ermöglicht selbstständig mobil zu werden und sich mit umweltschonenden Verkehrsmitteln fortzubewegen.
- Kinder planen und reden mit.
- Mobilitätserziehung ist fächer- und schulübergreifend und projektorientiert.

Erweiterter Ansatz: Die Mobilitätserziehung

Ziele:

Kinder und Jugendliche sollen lernen, selbstständig mobil zu werden. Sie sollen Kenntnisse und Fertigkeiten beim Umgang mit unterschiedlichen und auch umweltschonenden Verkehrsmitteln vermittelt bekommen. Sie sollen Kooperation und soziales Verhalten erlernen. Sie sollen etwas über Gesundheit, Natur und Umwelt erfahren.

Alter:

Kinder und Jugendliche

Methoden:

Freiarbeit, Fächerübergreifender Unterricht, außerschulische Lernorte, Öffnung von Schulen, Beteiligung an der Planung von Grün- und Spielflächen, Rallyes, Stadtteilerkundungen, Verkehrsbeobachtungen, Verkehrsaktionen, Schulwegerkundungen, Fahrradwerkstatt, Unterwegs mit Bus und Bahn, Konflikttraining, Sinnesschulung, Elternarbeit, Bewegungsschulung

Erweiterter Ansatz: Die Mobilitätserziehung

Inhalte und Aktionen:

Erkundungsgänge im Stadtteil,
Verkehrsaktionen, z.B. Tempo-30-Aktionen, Walk-to-School-Day, Verkehrszählungen, Bremsweguntersuchungen und Ampel-Detektive,
Traumreisen für ein bewegungsgerechtes Wohnumfeld für Kinder,
Stadtteilrallyes und Erstellen von Mängelbögen,
Entwurf eines Stadtplans für Kinder und Jugendliche,
Beteiligung an Verkehrsplanungen ,
Erschließen und Verbessern von Spielräumen,
Kennen lernen der Vor- und Nachteile von Verkehrsmitteln,
Auseinandersetzung mit dem Auto,
Sammeln positiver Erlebnisse und Erfahrungen mit umweltschonenden Verkehrsmitteln,
Zerlegen und Reparieren von Fahrrädern,
Mit öffentlichem Nahverkehr mobil werden und umgehen können,
ÖPNV-Rallye/Betriebsbesichtigungen,
Ausflüge mit Rad, Bus und Bahn
Gestaltung des Schulhofs als Bewegungslandschaft
tägliche Bewegungszeiten
Schulung der Sinne

Anhang 10: Ergebnisse des Gruppendelphis

Fragestellung: Welche Ideen habt Ihr

- a) zur Stadterkundung
- b) zur Bewegung und Mobilität
- c) zur Kiezgestaltung

Stadterkundung

- Stadtspiele
- Spazieren gehen, Wandern
- Radtour
- Sehenswürdigkeiten
- Busfahren, BVG-S-Bahn
- Museumsbesuche, Theater
- Dampferfahrt, Kanufahrt, Solarbootfahrt, Rudern
- Konzerte, Festivals
- Kirchen, Moscheen,
- Zoos, Kinderbauernhof, Aquarium, Gombas
- Spielplätze (Abenteuerspielplätze)
- Zu Fuß den Bezirk erkunden
- Fernsehrum-Orientierungsspiel
- Kontraste herausfinden zwischen Beton und Grünen Teilen der Stadt
- Karte von direktem Umfeld oder Strassen oder Event erstellen
- Wohnumfeld als Modell nachbauen
- Straßenerkundungen unter besonderen Gesichtspunkten vornehmen
- Sinnesspiele, Kimspiele
- Werkstätten besuchen
- Nachtwanderungen

Bewegungsaktivitäten und Spiele

- Schnitzeljagd, Stadtrallye
- Detektivspiele, Erkundungstouren
- 1 Weg auf 3 verschiedene Arten erleben
- Schatzsuche mit Aufgaben
- Aufgaben, einen bekannten Ort zu suchen ohne Hilfe
- Stadtrundfahrt – bezirksübergreifende
- Planen von kleineren Touren im Umfeld
- Orientierungsspiele mit Kompass
- Besonderheiten des direkten Umfelds erleben und entdecken
- Sportvereine und Sportveranstaltungen und Olympiade mit einbeziehen
- Fahrradtouren
- Wandern
- Spaziergänge
- Labyrinth bauen
- Kooperationspartner suchen
- Workshops und Werkstätten
- Sinnesspiele

Kiezgestaltung

- viele Fahrradwege
- Abenteuerspielplätze bauen
- Skatepark
- Spielstraßen und verkehrsberuhigte Straßen fordern
- Mehrere Sport und Funplätze
- Verkehrsschule
- Gute Verkehrsverbindungen
- Ampeln, Zebrastreifen zu Genüge
- Qualität der vorhandene Spielplätze verbessern

- Jugend- und Sportfreizeitheim
- Autofreie Tage im Jahr
- Straßenfeste
- Büsche, Bäume, Wiesen, Parks
- Jugendcafe, -zentren, -diskos
- Kino, Theater lokale kulturelle Angebote
- BVG-Netz ausbauen
- Einen Straßenzug wechselnd im Bezirk sperren
- Wilde Grünflächen zulassen mit Hundeklo oder –verbot
- Geschwindigkeitsbegrenzung – konsequente Tempo-30-Zonen
- Kindgerechte Höhe von Straßenschildern u.a.
- Mehr Polizei
- Mehr Hundeklos

Anhang 11: Der Fragebogen

Projekt : Entdecken und Erleben

Metzner/Determeyer

Unterrichtsabschnitt: Mobilitätserziehung

Liebe(r) Projektteilnehmer/in,

Ich bitte Dich diesen Fragebogen auszufüllen. Dieser Fragebogen bleibt anonym. Er soll nur eine Rückmeldung für mich sein und mir zu einer möglichen Verbesserung bei der Planung meines Unterrichts verhelfen. Er ist **nicht** zu Deiner Kontrolle oder zur Kontrolle Deiner Leistung gedacht ! Bitte kreuze an oder/und ergänze evtl. durch ein Beispiel. Vielen Dank!

Meine Fragen zu der kleinen Einheit „Mobilitätserziehung“:

1. Hat Deiner Meinung nach „Mobilitätserziehung“ etwas mit dem Projekt „Entdecken und Erleben“ zu tun?

Ja nein

Bitte einen Satz zur Begründung:

1. Waren die Arbeitsaufträge verständlich?

sehr gut gut na ja sehr schlecht

bitte evtl. Beispiel anführen:

2. Wie fandest das Zeitmanagement?

sehr gut gut na ja sehr schlecht

bitte evtl. mit Beispiel:

3. War die Abfolge der Unterrichtsschritte (Gruppenarbeit/Präsentation/Planspiel/ Praxisbeispiele) Deiner Meinung nach sinnvoll?

sehr gut gut na ja sehr schlecht

Evtl. Beispiele und/ oder Verbesserungsvorschläge:

4. Wie beurteilst Du die Anleitung in diesem Projektabschnitt?

Sehr gut gut na ja sehr schlecht

Evtl. Beispiele:

5. Ich habe mich bemüht, einen Bezug zu Eurer späteren beruflichen Praxis herzustellen.

Wie beurteilst Du diesen Praxisbezug?

Sehr gut gut na ja sehr schlecht

Evtl. bitte Beispiel angeben

6. Stell Dir vor, Du müsstest den Bezirk Kreuzberg/Friedrichshain beraten, ob er eher das Schienennetz der Straßenbahn über die Oberbaumbrücke oder die Skalitzer und Warschauer Straßen neu ausbauen sollen. Welche Daten, Faktoren müssten sie Deiner Meinung nach kennen und beurteilen, um zu einer vernünftigen Entscheidung für alle BürgerInnen zu kommen? Bitte führe Beispiele an.
7. Wo schätzt Du Deinen persönlichen Zugewinn an Fähigkeiten bzw. Kompetenzen nach dieser kurzen Einheit Mobilitätserziehung am höchsten bzw. am niedrigsten ein?
(Bitte in der Skala von 1-6 kennzeichnen)
- Fähigkeit zur Beteiligung an Planungen
 - Fähigkeit, mit anderen zu kommunizieren (z.B. Interview)
 - Fähigkeit, die Umgebung aus dem Blickwinkel von Kindern aus zu betrachten
 - Fähigkeit, Sachverhalte vernetzt zu betrachten
 - Sachkompetenz in Fragen Verkehr /Umwelt / Kinder
 - Anregung über den eigenen Lebensstil oder eigene Leitbilder nachzudenken
 - Fähigkeit(eigene Ergänzungen).....

Hilla Metzner Februar 03

10. Zusammenfassung der Selbstevaluation

Im Rahmen einer Multiplikatorenfortbildung des Bildungsprogramms „Bildung für eine nachhaltige Entwicklung“ habe ich während einer vierteiligen Unterrichtseinheit zum Thema „Mobilitätserziehung“ im Rahmen eines erlebnispädagogischen Projekts „Entdecken und Erleben in Berlin und Brandenburg“ im 2. Jahr der Ausbildung von Erzieherinnen und Erziehern an einer Fachschule für Sozialpädagogik mein didaktisches Konzept und den Erwerb von Gestaltungskompetenz überprüft. Ziel war es, sowohl meine zeitliche und inhaltliche Planung und Anleitung zu evaluieren als auch eine Rückmeldung über möglichen Kompetenzerwerb der Studierenden zu erhalten.

Mit Hilfe eines Fragebogens zu Fragen des didaktischen Konzepts, z.B. zur Fragestellung, zur Anleitung und zur Zeitgestaltung, aber auch zum Erwerb einzelner Kompetenzen wurden am Schluss der Einheit die Erfahrungen der Studierenden eingeholt. Gleichzeitig führte ich abends eine Art Tagebuch, d.h. Selbstbeobachtungsaufzeichnung durch und führte am Schluss der Einheit ein Interview mit meiner Teamkollegin durch, die fast die ganze Zeit bei der Unterrichtseinheit anwesend war.

Meine Erfahrungen mit dieser Selbstevaluation waren sehr positiv. Sowohl die Instrumente als auch die Daten waren interessant und aufschlussreich.

Sicherlich war meine Vorbereitung in Bezug auf Inhalte, Lehr- und Lernformen, Medieneinsatz und Methodenvielfalt besonders gründlich und die vorherige Planung zu Zeit und Aufgabenstellung auch. Dennoch war der Unterricht auch „normal“, d.h. ich wollte mich nicht im Vordergrund sehen, sondern die Lernsituation der Studierenden.

Die meisten meiner Erhebungsdaten sind weitgehend identisch mit meinen eigenen Beobachtungen an den Unterrichtstagen. Ich kann sagen, dass meine Zielsetzungen weitgehend erfüllt wurden.

Ich habe durch die Aussagen der Studierenden noch genauer erfahren, wo sie ihren Kompetenzzuwachs sehen und wo ich Korrekturen im didaktischen Konzept anbringen sollte, z.B. bei Aufgabenhäufungen und Erläuterungen.

Die Anregung, den eigenen Unterricht – auch durch Interviews mit KollegInnen und durch Interviews mit SchülerInnen besser zu beobachten, halte ich sowohl wegen einer Qualitätssicherung für notwendig, aber besonders auch wegen der drohenden Selbstausbeutung, die viele Lehrerinnen und Lehrer betreiben.

Wir arbeiten oft viel zu viel und wissen nicht einmal, ob und was bei den SchülerInnen eigentlich gut ankommt, welche Inhalte sie erlernen, aber vor allem, ob sie einen Kompetenzzuwachs haben, der ihnen hilft, wichtige Fähigkeiten für ihr späteres Leben und für die Mitgestaltung an einer lebenswerten Gesellschaft in der Schule zu erwerben.

Diese spannende Aufgabe, diese Kompetenzen zu lehren und abzufragen, werde ich auch nach dieser Studie weiter verfolgen und auch versuchen, in Fortbildungen an interessierte Kolleginnen und Kollegen in Berlin weiter zu geben.

Es erhöht doch sehr die Selbstmotivation, wenn es ein positives Feedback gibt .