

Kurzfassung

Der Verkehrssektor stellt einen der Hauptverursacher der Treibhausgasemissionen Österreichs dar. Die Klimaziele sind daher nur mit einer deutlichen Reduktion des Pkw-Verkehrs erreichbar. Da frühzeitige Mobilitätsbildung einen wichtigen Beitrag dazu leisten könnte wird in dieser Masterarbeit der Status Quo der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung an österreichischen Volksschulen untersucht. Es wird erarbeitet, was gute Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung ausmacht und inwieweit diese einen positiven Einfluss auf das spätere Verkehrsverhalten hat. In einer Literaturrecherche werden der Anteil des Verkehrssektors am Emissionsgeschehen Österreichs, das Mobilitätsverhalten von Kindern, die historische Entwicklung von „Verkehrserziehung“ hin zu „Mobilitätsbildung“ und Modelle der Verhaltensänderung beschrieben. Klassische Verkehrserziehung beschränkt sich meist auf Sicherheitserziehung und sich im „System Verkehr“ zurecht zu finden. Mobilitätsbildung hingegen hat das Ziel, vernünftige Mobilitätsentscheidungen im Bewusstsein der sozialen und ökologischen Konsequenzen, die diese mit sich bringen, treffen zu können. Eine Auswertung der Aus- und Weiterbildungsangebote für Primarstufenpädagog*innen anhand der Curricula und Interviews mit 19 Expert*innen ergänzen die Literaturrecherche. Besonders betrachtet werden dabei die Ausbildung der Pädagog*innen, die aktuelle Implementierung der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung sowie Hürden, die einer guten Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung entgegenstehen. Expert*innen werden außerdem zu notwendigen Rahmenbedingungen und dem möglichen Nutzen guter Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung befragt. Es folgt eine Abschätzung der möglichen Treibhausgaseinsparung nach dem Modell der Nationalen Klimaschutzinitiative der Deutschen Bundesregierung. Angelehnt an in Interviews genannten Good-Practice-Beispielen und Qualitätskriterien guter Mobilitätsbildung werden Handlungsempfehlungen erarbeitet und beschrieben. Diese beschränken sich nicht nur auf die Gestaltung und Umsetzung der schulischen Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung, sondern beziehen sich unter anderem auch auf die Ausbildung der Pädagog*innen, die Notwendigkeit der Einbeziehung der Erziehungsberechtigten, als auch Maßnahmen zur Gestaltung des Schulumfeldes. Als größte Hürden zu einem Wandel des Mobilitätsverhaltens werden die vorherrschende Pkw-dominierte Mobilitätskultur und nicht kindgerechte Infrastruktur identifiziert. Die Arbeit zeigt auf, dass klassische Verkehrserziehung nicht als Konkurrenz zur Mobilitätsbildung verstanden werden sollte, sondern vielmehr die Basis darstellt, damit Kinder überhaupt selbstständig aktiv mobil sein können.