

Orientierungs- und Handlungsrahmen

für das übergreifende Thema

Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung

Orientierungs- und Handlungsrahmen

für das übergreifende Thema

Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung

Autorin und Autor:

Julia Schmidt, Prof. Dr. Dietmar Sturzbecher

Impressum

Herausgeber:

Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg (LISUM)
14974 Ludwigfelde-Struveshof
Tel.: 03378 209 - 0
Fax: 03378 209 - 149
www.lisum.berlin-brandenburg.de

Autorin und Autor:

Julia Schmidt, Prof. Dr. Dietmar Sturzbecher

Redaktion:

Dr. Martin Brendebach, Regina Büttner, Daniéla K. Meyr, Harald Petters, Regina Ultze

Gestaltung und Satz: Susan Röseler, Sarah Schwarz

Titelbild: Anne Völkel

Druck:

ISBN 978-3-944541-68-6

Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg (LISUM), Ludwigfelde 2020



Soweit nicht abweichend gekennzeichnet zur Nachnutzung freigegeben unter der Creative Commons Lizenz cc by nd 4.0, zu finden unter:
<https://creativecommons.org/licenses/by-nd/4.0/de/legalcode>

Alle Internetquellen, die in der Handreichung genannt werden, wurden am 21.10.2020 zuletzt geprüft.

Inhalt

| | |
|---|-----------|
| Der Beitrag des Orientierungs- und Handlungsrahmens zum Kompetenzerwerb in der <i>Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung</i>..... | 7 |
| Ziele und Aufgaben | 7 |
| Kompetenzmodell, Kompetenzbereiche und Kernkompetenzen | 10 |
| Standards | 14 |
| Themenbereiche | 22 |
| Quellen- und Lizenznachweis | 26 |

Der Beitrag des Orientierungs- und Handlungsrahmens zum Kompetenzerwerb in der Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung

Ziele und Aufgaben

Der Orientierungs- und Handlungsrahmen für das übergreifende Thema Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung stellt – anknüpfend an den Rahmenlehrplan für die Jahrgangsstufen 1-10 für Berlin und Brandenburg – eine Präzisierung und Anregung für den fachübergreifenden und fächerverbindenden Unterricht dar. Er soll Lehrkräfte und alle weiteren Pädagoginnen und Pädagogen bei der Unterrichtsgestaltung und Schulentwicklung im Hinblick auf mobilitäts- und verkehrsbezogene Themen unterstützen. Ziel ist, die Bedeutung dieses übergreifenden Themas als Aufgabe für die gesamte Schule herauszustellen (Whole-School-Approach).

Die Vielfalt und Komplexität der individuellen und gesellschaftlichen Herausforderungen erfordert ein reflektiertes Denken und Handeln, das über einzelne Unterrichtsfächer hinausgehen und sich auf innovative Bewältigungsstrategien richten muss. Gleich anderer übergreifender Themen gehören Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung auch zur Schulkultur.

Die Ziele der Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung können in zwei zentralen Bereichen zusammengefasst werden: die „Vision Zero“¹ einerseits und die stetige Verbesserung des Klimaschutzes andererseits. Hinter dem Begriff „Vision Zero“ verbirgt sich die Bestrebung, Unfälle und Verletzungen von Menschen bei der Verkehrsteilnahme zu vermeiden bzw. auf ein Minimum zu reduzieren. Dazu müssen entsprechende präventive Maßnahmen gestärkt werden.

Vision Zero und
Verbesserung des
Klimaschutzes

Im schulischen Kontext bedeutet dies, dass Schülerinnen und Schüler schon früh an ihre Rolle als Verkehrsteilnehmende herangeführt und in die Lage versetzt werden, Gefahren vorausschauend zu erkennen und zu vermeiden. Parallel dazu sollen sie ein Bewusstsein für eine zukunftsfähige nachhaltige Mobilität entwickeln und in der Lage sein, die verfügbaren Mobilitätsformen zum Schutze des Klimas umweltschonend zu nutzen. Die Schülerinnen und Schüler sollen die Hintergründe einer Verkehrswende verstehen und erkennen, die durch eine ressourcenbewusste und moderne Gestaltung der Mobilität die verkehrsbedingten Schäden am Lebensraum für Mensch und Natur reduzieren kann. Um dieses Ziel zu erreichen geben Lehrkräfte und alle weiteren Pädagoginnen und Pädagogen wichtige Impulse und unterstützen gezielt entsprechende Lernprozesse. Der vorliegende Orientierungs- und Handlungsrahmen soll ihnen dabei die Bedeutung und Vielfalt der Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung aufzeigen und eine Grundlage bieten, um Schülerinnen und Schülern wichtige mobilitäts- und verkehrsbezogene Kompetenzen zu vermitteln.

Was ist unter den Begriffen Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung zu verstehen?

Der Mobilitätsbegriff ist gut geeignet, einen Ausschnitt des menschlichen Verhaltens abzugrenzen und darauf bezogene verhaltensnotwendige Kompetenzen zu definieren. Der Terminus Räumliche Mobilität beschreibt die Beweglichkeit von Personen und Gütern im geographischen

Mobilitätsbildung und Ver-
kehrserziehung

¹ 2007 beschloss der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) die „Vision Zero“ zur Grundlage seiner Verkehrssicherheitsarbeit zu machen. Dem Idealzustand der „Vision Zero“ will Berlin Verkehrsicherheitsprogramm „Berlin Sicher Mobil 2020“ möglichst nahe kommen. Langfristig angestrebt wird, Verkehrsunfälle mit schweren Personenschäden im Berliner Stadtgebiet zu vermeiden.

Raum, wobei sich im Verkehr die realisierte Mobilität zeigt.² Die Begriffe Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung beziehen sich dementsprechend auf unterschiedliche Aspekte des Verkehrsgeschehens und lassen sich nicht gleichsetzen, weil der Begriff der Mobilitätsbildung beispielsweise die individuellen Motive und Hintergründe der Verkehrsteilnahme anders akzentuiert und stärker betont. Die Verknüpfung der Begriffe Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung im schulischen Kontext ist als Produkt aus verkehrstechnischen und -politischen Wandlungsprozessen und Erkenntnisfortschritten im Bereich der Bildungswissenschaften anzusehen. „So haben in den zurückliegenden Jahrzehnten der verkehrstechnische Fortschritt, veränderte verkehrspolitische, umweltpolitische und bildungspolitische Perspektiven sowie nicht zuletzt neue pädagogisch-psychologische und fachdidaktische Konzepte zu einer stetigen fachlichen Weiterentwicklung dieses Lernbereichs beigetragen“³ (Sturzbecher, 2017). Der Begriff Verkehrserziehung stand traditionell auch mit den Aufgaben der Polizei in Verbindung und ist im polizeilichen Denken und Handeln fest verankert, währenddessen die Mobilitätsbildung eher als Aufgabe von Bildungseinrichtungen und umweltpolitischen Akteuren galt.

Schule als Ort der Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung

Der Lernort Schule ist für die Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung hervorragend geeignet. Der Unterricht bietet zahlreiche Anknüpfungsmöglichkeiten, um Schülerinnen und Schüler mit mobilitäts- und verkehrsbezogenen Themen zu konfrontieren; schon der Schulweg geht mit einer Verkehrsteilnahme einher. Außerunterrichtliche Angebote auch im Ganztagsbereich ergänzen den Unterricht insbesondere mit praktischen Anteilen. Dabei sollen den Schülerinnen und Schülern Möglichkeiten eröffnet werden, sich gemeinsam mit Gleichaltrigen über diese Themen auseinanderzusetzen sowie diesbezügliche Probleme und Herausforderungen entwicklungsstandgerecht zu diskutieren und zu bearbeiten.

Als übergreifendes Thema lässt sich Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung gut im fachübergreifenden und fächerverbindenden Unterricht, in Projekten oder in Ganztagsangeboten integrieren. Im Sinne des Whole-School-Approach gilt es, die gesamte Schule an der Umsetzung dieser übergreifenden Bildungs- und Erziehungsaufgabe zu beteiligen. Durch die ganzheitliche Arbeit und die inhaltliche Verbindung zwischen den einzelnen Fächern gewinnt die Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung im schulischen Kontext und kann zusätzliches Innovationspotenzial, z. B. darin, Polizei in die Schule einzuladen, entfalten. Viele Bildungseinrichtungen greifen bei der Umsetzung der schulischen Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung auch auf die Unterstützung außerschulischer Partner⁴ zurück (z. B. Polizei, Verkehrswachen, Verkehrsvereine, Umweltverbände), um die Lehr-Lerninhalte und die Lehr-Lernmethoden zu bereichern. Der Bildungsserver Berlin-Brandenburg hält eine Vielzahl an Informationen, Materialien und Projektideen zur Umsetzung der „Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung“ in der Schule bereit.⁵

Hohe Alltags- und Entwicklungsbedeutung bereits ab dem Vorschulalter

Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung bezeichnen einen Themenbereich, der sowohl für Vorschulkinder (z. B. auf den Schulweg vorbereiten) für Grundschul Kinder (z. B. selbstständiges Fahrradfahren erlernen) als auch für Jugendliche (z. B. Einstieg in den motorisierten Verkehr) eine hohe Alltags- und Entwicklungsbedeutung besitzt. Umso wichtiger erscheint es, dass dieser Themenbereich im Sinne des lebenslangen Lernens und mit Bezug auf das alterstypische Mobilitäts- und Verkehrsverhalten strukturiert ist und klar erkennbare Schnittstellen zwischen den Bildungsinstitutionen bestehen.

2 Spode, H. (2017). Mobilität, Reisen, Tourismus. Transformationen der Terminologie zwischen Fremdenverkehrslehre und Mobility Turn. In: H. Pechlaner & M. Volgger (Hrsg.), Die Gesellschaft auf Reisen - eine Reise in die Gesellschaft. Wiesbaden.

3 Sturzbecher, D., Schmidt, J. & Genschow, J. (2017). Schulische Mobilitäts- und Verkehrserziehung in Deutschland – Lehrplan- und Umsetzungsanalyse für die Sekundarstufe I. Projektbericht im Auftrag des ADAC e. V.

4 Die Kooperation schulischer und außerschulischer Akteure der „Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung“ im Land Brandenburg beruht nicht zuletzt auf dem gemeinsamen Runderlass der Landesministerien des Innern und für Kommunales sowie für Bildung, Jugend und Sport (MBJS) vom 25. Juni 2018, mit den Präventionspartnerschaften zwischen Schule und Polizei im Land Brandenburg gefördert werden.

5 Siehe <https://bildungsserver.berlin-brandenburg.de/Verkehrserziehung>

Der Themenbereich der Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung in der Schule greift zunächst die Lernergebnisse der vorschulischen Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung auf und baut diese im Hinblick auf eine selbstständige Teilnahme am Straßenverkehr unter Nutzung verschiedener Verkehrsmittel aus. Parallel dazu werden die Schülerinnen und Schüler auf eine verantwortungsvolle und umweltbewusste Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr vorbereitet und dazu angeleitet, ein nachhaltiges Mobilitätsverständnis zu entwickeln. Darin eingeschlossen ist zunehmend kritisch die ökologischen, ökonomischen, gesundheitlichen und sozialen Negativfolgen heutiger Mobilität sowie deren Alternativen zu reflektieren.

Das regelmäßige Wiederaufgreifen von Themen der „Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung“ in der Schullaufbahn der Schülerinnen und Schüler erscheint nicht zuletzt vor dem Hintergrund wichtig, dass zwischen der Radfahrausbildung in der dritten und vierten Klasse und dem im Jugendalter in der Regel stattfindenden Führerscheinwerb ein langer Zeitraum liegt. In diesem Zeitraum durchleben Schülerinnen und Schüler in ihrer motorischen und kognitiven Entwicklung große Veränderungen, welche sich auf ihr Verkehrsverhalten auswirken und die deshalb verkehrspädagogisch aufgegriffen werden müssen.

Kognitive und motorische
Entwicklungsprozesse

So nehmen Jugendliche in den Sekundarstufen – im Unterschied zu Kindern in der Primarstufe – vermehrt selbstständig mit Fahrzeugen (z. B. Fahrrad, Inlineskates, Skateboards, motorisierte Krafträder) und mit einem größeren Aktionsradius am Verkehrsgeschehen teil. Zugleich ist die Verkehrsteilnahme nicht selten noch mit entwicklungsstandbedingter Sorglosigkeit und Risikobereitschaft gepaart (sog. „Jugendlichkeitsrisiko“). Wenn diese altersbedingten Risiken auf Defizite bei den grundlegenden Kenntnissen für eine sichere Verkehrsteilnahme (z. B. Vorfahrtsregeln, Bedeutung von Verkehrszeichen) treffen, entstehen substanzielle Gefahren für die Gesundheit und das Leben der Heranwachsenden und für die der anderen am Verkehr Teilnehmenden.

Darüber hinaus sollen sich die Schülerinnen und Schüler kritisch mit ihrer Motivation zum Einstieg in die Motorisierung und den Motiven ihres Mobilitätsverhaltens auseinandersetzen. Sie eignen sich dabei grundlegende Kenntnisse über die Auswirkungen des Verkehrs auf die Gesundheit, die Umwelt, das Klima, auf den Ressourcenverbrauch und die wirtschaftlichen Kosten an.

Mit der *Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule*⁶ hat die Kultusministerkonferenz (KMK) zentrale Ziele und allgemeine Grundsätze formuliert. Demnach stehen die Sicherheitserziehung und Sozialerziehung sowie die Umweltbildung und Gesundheitsförderung im Fokus der schulischen Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung und sollen dazu beitragen, eine belastbare Kompetenzgrundlage für eine verantwortungsvolle Teilnahme am Verkehr aufzubauen. Zugleich motiviert dieser Rahmen dazu, sich mit Fragen einer zukunftsfähigen Mobilität als Teil einer Bildung für nachhaltige Entwicklung auseinanderzusetzen.

Empfehlung der Kultusministerkonferenz (KMK)

Einen zentralen Stellenwert besitzt das Thema „Schulwegsicherheit“. Dies spiegelt sich auch in dem im Juli 2018 verabschiedeten „Berliner Mobilitätsgesetz“⁷ wider, das insbesondere der Sicherheit von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden eine große Bedeutung beimisst. Auch im Verkehrssicherheitsprogramm des Bundes⁸ wird auf die große individuelle und gesellschaftliche Relevanz einer kontinuierlichen Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung verwiesen, die im Elementarbereich beginnen und bis in die weiterführenden und beruflichen Schulen fortgeführt werden muss. Schwerpunktmäßig in den Blick genommen werden in diesem Zusammenhang, das

Berliner
Mobilitätsgesetz

6 Konferenz der Kultusminister der Länder in der Bundesrepublik Deutschland (2012). Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule. Beschluss der Kultusministerkonferenz (KMK) vom 07.07.1972 i. d. F. vom 10.05.2012.

7 Das Berliner Mobilitätsgesetz ist am 28. Juni 2018 durch das Abgeordnetenhaus von Berlin beschlossen worden und enthält Maßnahmen, mit denen der Rad- und der öffentliche Personenverkehr in der Verkehrsplanung Berlins künftig vorrangig behandelt werden sollen.

8 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2011). Verkehrssicherheitsprogramm 2011.

Radfahrtraining über die Grundschule hinaus weiterzuführen, die Bereitschaft zu stärken einen Fahrradhelm zu tragen und die Schulwegsicherheit durch Schulwegpläne zu verbessern. Diese Themen finden sich auch in den jeweiligen Verkehrssicherheitsprogrammen des Landes Brandenburg⁹ und des Landes Berlin¹⁰ wieder.

Kompetenzmodell, Kompetenzbereiche und Kernkompetenzen

Mit den Bildungsangeboten der Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung soll der Kompetenzerwerb bei Kindern und Jugendlichen ermöglicht und unterstützt werden. Nach Weinert (2001)¹¹ sind mit dem Begriff Kompetenz die erlernbaren kognitiven Fähigkeiten und Fertigkeiten gemeint, um bestimmte Probleme zu lösen, sowie die damit verbundenen motivationalen, volitionalen und sozialen Bereitschaften und Fähigkeiten, um die Problemlösungen in variablen Situationen erfolgreich und verantwortungsvoll nutzen zu können.

Sicheres und umweltbewusstes Mobilitäts- und Verkehrsverhalten

Das übergreifende Thema Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung dient im Rahmen der schulischen Allgemeinbildung der Vermittlung bzw. Aneignung und Umsetzung eines sicheren und umweltbewussten Mobilitäts- und Verkehrsverhaltens. Dabei richtet sich das Mobilitätsverhalten stärker auf die Auswahl von Mobilitätsformen, während sich das Verkehrsverhalten im engeren Sinne stärker auf die Verkehrsteilnahme im öffentlichen Verkehrsraum bezieht. In beiden Verhaltensbereichen sind sowohl zielgerichtete, bewusst gewählte und gesteuerte Handlungen als auch unbewusste alltägliche Verhaltensroutinen zu finden, die es in den verschiedenen verkehrspädagogischen Prozessen der Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung gleichermaßen anzusprechen gilt.

Soziale Herausforderungen

Mobilitäts- und Verkehrsverhalten beinhaltet stets soziale Herausforderungen, da Mobilität bzw. Verkehrsteilnahme individuell zu realisieren in der Regel auch andere Menschen betrifft und in Interaktion mit ihnen erfolgt. In diesem Sinne ist Mobilitäts- und Verkehrsverhalten immer auch als soziales Verhalten anzusehen. Daher liegt es nahe, bei der Erarbeitung eines Kompetenzmodells für die Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung auf ein Modell der soziokognitiven Steuerung des sozialen Handelns von Dodge (1982)¹² zurückzugreifen.

Dieser modelltheoretische Ausgangspunkt wurde auf das Mobilitäts- und Verkehrsverhalten übertragen und führt zu sechs unterschiedlichen Verhaltenskomponenten bzw. zu darauf bezogenen mentalen Steuerungsanforderungen, die bei der Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung stets angesprochen werden müssen. Zu diesen Verhaltenskomponenten zählen (1) die Kodierung interner und externer Hinweisreize, (2) die Interpretation und mentale Repräsentation der Situation, (3) die Zielklärung, (4) der Verhaltensabruf oder die Verhaltenskonstruktion, (5) die Verhaltensentscheidung und (6) das Ausführen des Mobilitäts- bzw. Verkehrsverhaltens. Gleichzeitig ist neben dem eigenen auch das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmender zu berücksichtigen.

Mit dem Modell von Dodge wird beschrieben, in welchen Schritten sicheres und umweltbewusstes Mobilitäts- und Verkehrsverhalten abläuft und welche grundlegenden Kompetenzen zu seiner Realisierung benötigt werden. Es stellt das „Strickmuster“ dar, nach dem Menschen ihr Mobilitäts- und Verkehrsverhalten planen und realisieren. Zu beachten ist, dass dieser Planungs-

9 Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg (2014). Sicher unterwegs in Brandenburg – Integriertes Verkehrssicherheitsprogramm für das Land Brandenburg, Fortschreibung mit dem Zielhorizont 2024.

10 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (2014). Berlin Sicher Mobil 2020 – Kontinuität und neue Akzente.

11 Weinert, F. E. (2001). Vergleichende Leistungsmessung in Schulen – eine umstrittene Selbstverständlichkeit. In: F. E. Weinert (Hrsg.), Leistungsmessungen in Schulen (S. 17-31). Weinheim und Basel: Beltz.

12 Dodge, K.A. (1982). Social information processing variables in the development of aggression. In: C. Zahn-Waxler, M. Cummings & M. Radke-Yarrow (Eds.). The development of aggression and altruism: Social and sociobiological origins. New York: Cambridge University Press.

und Realisierungsprozess mit seinen einzelnen Schritten nicht zwingend linear bzw. sukzessiv abläuft. Vielmehr sind die Schritte zirkulär angeordnet und mit zusätzlichen Feedback- und Handlungsschleifen versehen.

Dies bedeutet erstens, dass einzelne Schritte beispielsweise bei einem neu erkannten Orientierungsbedarf wiederholt werden können und dann meist simultan ablaufen. Zweitens schließen alle Schritte soziale bzw. kommunikative Aspekte ein: Informationen zu beschaffen, Entscheidungen zu treffen und Verhalten zu realisieren erfolgen oft in Interaktion mit anderen, die beispielsweise ihre Erkenntnisse und Meinungen in die Prozesse einbringen oder Feedback geben. Drittens schließlich ist die Prozess- und Ergebnisqualität jedes einzelnen Schrittes vom Qualitätsniveau der Kompetenzbasis abhängig, mit der die Prozesse mental gesteuert werden.

Verallgemeinert man den skizzierten modelltheoretischen Ausgangspunkt, so bleibt festzuhalten, dass das Mobilitäts- und Verkehrsverhalten als ein komplexer und zirkulär verwobener Prozess mit den Komponenten (1) Erkennen (bzw. Informationsbeschaffung), (2) Beurteilen (bzw. Informationsverarbeitung) sowie (3) Handeln und Kommunizieren anzusehen ist. Diese Komponenten fließen – mit unterschiedlichen Anteilen, mehr oder minder reflektiert und von Entscheidungsprozessen begleitet – stets in die einzelnen Schritte ein und werden kompetenzabhängig realisiert.

Komplexer und zirkulär
verwobener Prozess

Dementsprechend ist es das Anliegen der schulischen Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung, zum Aufbau entsprechender Kompetenzen bei Kindern und Jugendlichen beizutragen. Um diese Kompetenzen zu beschreiben, wurde das nachfolgend dargestellte Kompetenzmodell für die Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung erarbeitet (s. Abb. 1). Im Mittelpunkt steht dabei das Ziel, sicher und umweltbewusst am Verkehr teilzunehmen. Darüber hinaus enthält das Kompetenzmodell drei ineinander übergreifende und aufeinander aufbauende Kompetenzbereiche, die aus dem soziokognitiven Ansatz von Dodge abgeleitet wurden. Diese drei Kompetenzbereiche lauten: **Erkennen**, **Beurteilen** sowie **Handeln und Kommunizieren**.

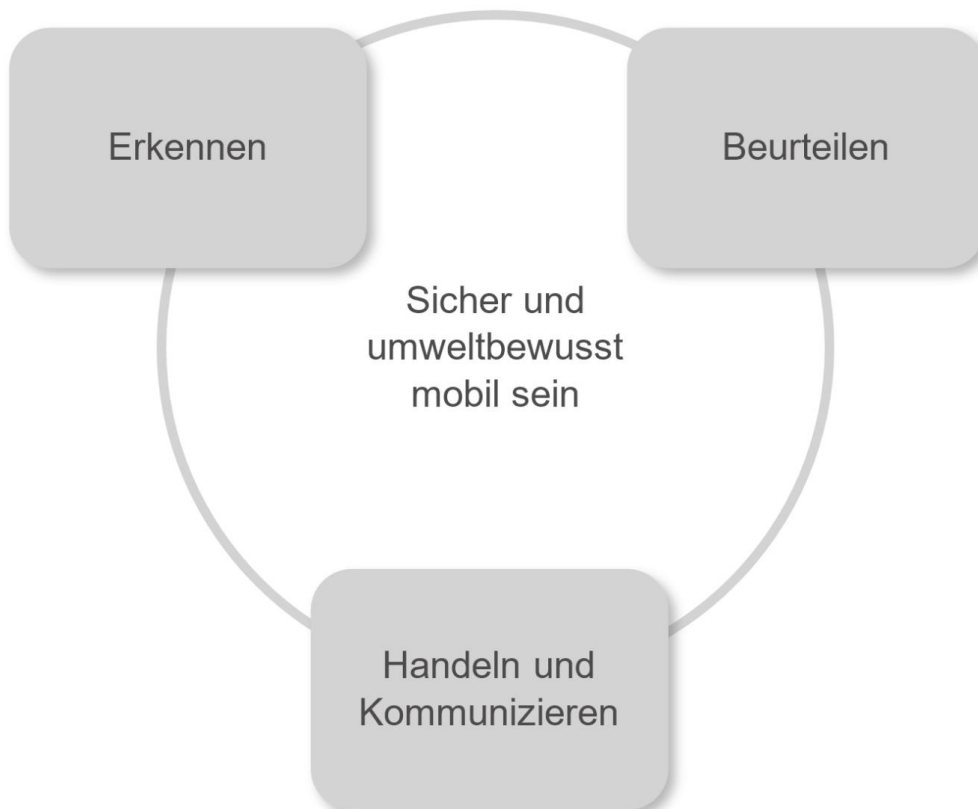


Abb. 1: Kompetenzmodell für die Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung

- Der Kompetenzbereich **Erkennen** schließt den Erwerb von mobilitäts- und verkehrsbezogenem Wissen ein, das für ein sicheres und umweltbewusstes Verhalten im Straßenverkehr notwendig ist. Dabei müssen Informationsquellen erschlossen sowie Signale aus der Umwelt aufgenommen und verarbeitet werden, um relevante Informationen kritisch und gezielt auswählen und nutzen zu können. Zum Erkennen zählt auch, aus Einzelerkenntnissen Regeln abzuleiten und deren Gültigkeit zu prüfen sowie ähnliche Sachverhalte in verschiedenen Kontexten zu erkennen. Schließlich müssen Kenntnisse über Verkehrsvorschriften, verkehrstechnische Einrichtungen und umweltbezogene Mobilitätsaspekte erworben werden. Einen zentralen Stellenwert nimmt auch das Erkennen potenzieller Gefahren im Verkehr ein.
- Der Kompetenzbereich **Beurteilen** bezieht sich auf das Ableiten von Schlussfolgerungen, Konsequenzen und Entscheidungen für das eigene Mobilitäts- und Verkehrsverhalten aus den erkannten Informationen. Dabei müssen die erfassten Informationen kritisch reflektiert, verglichen und analysiert sowie hinsichtlich verschiedener Kontexte und Rahmenbedingungen bewertet werden. Dazu zählt auch, Möglichkeiten und Grenzen sowie Risiken realistisch zu beurteilen und die Beurteilungsergebnisse zu nutzen, um das eigene Mobilitäts- und Verkehrsverhalten zu steuern.
- Der Kompetenzbereich **Handeln und kommunizieren** richtet sich auf die angemessene und flexible Umsetzung von Verhaltensroutinen und geplanten Handlungsstrategien unter unterschiedlichen Bedingungen. Dieser Kompetenzbereich umfasst auch den interpersonellen Austausch mobilitäts- und verkehrsrelevanter Informationen, die für ein sicheres und umweltbewusstes Mobilitäts- und Verkehrsverhalten notwendig sind. Dazu zählt beispielsweise, erarbeitete Fahrtrouten, gewählte Verkehrsmittel oder vorhandene bauliche Verkehrseinrichtungen adäquat zu nutzen. Eine Handlung auszuführen ist dabei stets an die aktuellen Gegebenheiten einer (Verkehrs-)Situation geknüpft und verlangt bei einer Änderung situativer Bedingungen oft, dass die Situation kurzfristig neu bewertet und das Handeln entsprechend angepasst wird. Hierbei ist es gleichermaßen wichtig, seine eigenen Handlungsintentionen anderen Verkehrsteilnehmenden mitzuteilen wie auch Informationen über die Handlungsintentionen anderer einzuholen. Verschiedene Formen der Kommunikation kommen in solchen Konstellationen zum Einsatz (z. B. akustische oder visuelle Signale; verbale oder nonverbale Kommunikation durch Verkehrszeichen). Dieser Kompetenzbereich schafft des Weiteren für Kinder und Jugendliche entwicklungsangemessene Beteiligungsmöglichkeiten, die sie befähigen, sich, ausgehend vom Schulumfeld, an der Gestaltung ihrer Lebenswelt zu beteiligen. Dazu gehört, dass sie mitreden, mitgestalten und mitbestimmen, wenn es um Entscheidungen zum Verkehrsraum und zur Stadtgestaltung geht, die sie und ihr Umfeld betreffen.

Die Bedeutung des sozio-kognitiven Ansatzes von Dodge (1982) beschränkt sich nicht auf seinen Wert für lern- bzw. verhaltenstheoretische Modellierungen. Vielmehr hat er auch eine große praktische Bedeutung für das Lehren und Lernen bei der Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung: Auf jeder Stufe des Modells kann verkehrspädagogische Aufklärung ansetzen und damit begonnen werden, sicheres und umweltbewusstes Mobilitäts- und Verkehrsverhalten einzuüben.

Beispielsweise können Lehrende und Lernende diskutieren, welche Informationen man für Mobilitätsentscheidungen braucht (Schritt 1), und darauf aufbauend üben, wie man diese Informationen beschafft und interpretiert (Schritt 2). Die möglichen inhaltlichen Anknüpfungspunkte für derartige Lehr-Lernprozesse sind so vielfältig wie die Lebensgestaltung der Lernenden unter den gesellschaftlichen Rahmenbedingungen. Sie betreffen beispielsweise Fragen wie: Wohin und wie fahre ich in die Ferien? Kann ich meinen Weg auch zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen? Sollte ich eine Fahrerlaubnis erwerben? oder Muss ich wirklich mit dem Auto fahren oder kann ich die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen? An dieser Stelle können auch die Eltern einbezogen werden.

Um für den vorliegenden Orientierungs- und Handlungsrahmen zum übergreifenden Thema Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung konkrete inhaltliche Anknüpfungspunkte der

einzelnen Lehr-Lerninhalte und Lehr-Lernmethoden zu benennen, wurden aus den skizzierten Kompetenzbereichen insgesamt sechs Kernkompetenzen einer gelungenen Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung abgeleitet. (s. Tab. 1)

Tab. 1: Übersicht zu den Kernkompetenzen¹³

| Kernkompetenzen |
|--|
| <p>Selbstständig mobil sein Diese Kernkompetenz umfasst die eigenständige Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr unter Nutzung verschiedener Mobilitätsformen.</p> |
| <p>Sicher mobil sein Diese Kernkompetenz erstreckt sich auf die risikobewusste, gefahrenvermeidende und der Situation angepasste Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr unter Nutzung verschiedener Mobilitätsformen sowie unter Beachtung der eigenen sensomotorischen Entwicklung und des Reaktionsvermögens.</p> |
| <p>Verantwortungsbewusst mobil sein Diese Kernkompetenz schließt die umsichtige, rücksichtsvolle und kooperative Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr ein und befähigt dazu, den Verkehr als soziales System zu erkennen.</p> |
| <p>Gesundheitsbewusst mobil sein Diese Kernkompetenz beinhaltet die Erweiterung der physischen und psychischen Leistungsfähigkeit in Zusammenhang mit einer gesundheitsbewussten Teilnahme am öffentlichen Verkehr.</p> |
| <p>Nachhaltig mobil sein Diese Kernkompetenz impliziert die umweltbewusste und ressourcenschonende Teilnahme am öffentlichen Verkehr sowie die Anpassung des Mobilitäts- und Verkehrsverhaltens an die Erfordernisse des Klimaschutzes.</p> |
| <p>Zukunftsfähige Mobilität mitgestalten Diese Kernkompetenz umschließt die Teilhabe an den sozialen, technischen, ökologischen und ökonomischen Entwicklungsprozessen in der Gesellschaft für die Mobilität der Zukunft.</p> |

¹³ Siehe dazu auch: Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg (LISUM) (2018). Handreichung für das übergreifende Thema Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung. Ludwigsfelde Juni 2018.

Standards

Die Standards geben den Lehrkräften für ihre Vor- und Nachbereitung des Unterrichts dahingehend eine Richtmarke, was und in welcher Komplexität die Schülerinnen und Schüler jeweils innerhalb der gekennzeichneten Niveaustufen erreichen sollen. Sie bieten Schülerinnen und Schülern die Möglichkeit, die an sie gestellten Erwartungen kennenzulernen und zu verstehen. Die Standards leisten mithin einen Beitrag zur Transparenz in der schulischen Arbeit. In diesem Kontext sind die Anforderungen der Lebens- und zukünftigen Arbeitswelt der Schülerinnen und Schüler zu bedenken. Im Folgenden werden die Standards, die für jeweils zwei Niveaustufen zusammengefasst sind, für die jeweiligen Kompetenzbereiche und Kernkompetenzen ausgewiesen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass zwischen den einzelnen Kompetenzbereichen „Rücklaufschleifen“ bestehen (vgl. Kap. 1.2) und viele Standards mehreren Kompetenzbereichen zugeordnet werden können. So sind etwa, wenn der Schulweg selbstständig zurückgelegt wird, nicht nur Handlungskompetenzen gefordert; vielmehr müssen die jeweiligen situativen Rahmenbedingungen, die für eine Handlung notwendig sind, beständig erkannt und beurteilt werden. Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung setzt bei Kindern bereits im Vorschulalter ein, wenn sie lernen, sich im öffentlichen (Verkehrs-) Raum zu bewegen. Daher erfolgt die Beschreibung des angestrebten Kompetenzerwerbs bereits auf den Niveaustufen A und B.

Kompetenzbereich Erkennen

| | Selbstständig mobil sein | Sicher mobil sein | Verantwortungsbewusst mobil sein |
|-------------|--|--|--|
| | Die Schülerinnen und Schüler können ... | | |
| A – B | <ul style="list-style-type: none"> - ihren Schulweg erkunden und beschreiben. - ihr direktes Wohnumfeld beschreiben. - über verfügbare Verkehrsmittel im häuslichen Umfeld berichten. | <ul style="list-style-type: none"> - grundlegende Verkehrszeichen benennen. - notwendige Schutzvorkehrungen (z. B. Sicherheitsgurt, Fahrradhelm, helle Kleidung im Dunkeln) bei der Teilnahme im Straßenverkehr benennen. | <ul style="list-style-type: none"> - die Bedürfnisse und Verletzlichkeiten unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer erfragen und beschreiben. |
| C – D | <ul style="list-style-type: none"> - sich als Verkehrsteilnehmende in verschiedenen Rollen schildern. - Fahrpläne des öffentlichen Nahverkehrs lesen. - Verkehrsprobleme im Schulumfeld beobachten und dokumentieren. | <ul style="list-style-type: none"> - grundlegende Verkehrsregeln und Verkehrszeichen im Straßenverkehr benennen und ihre Verkehrssicherheitsbedeutung erläutern. - Gefahrenquellen bei der Nutzung altersentsprechender Spiel- und Fahrgeräte im öffentlichen Raum benennen und ihr Gefahrenpotenzial erläutern. | <ul style="list-style-type: none"> - die Notwendigkeit, für sich selbst im Straßenverkehr Verantwortung zu übernehmen, erläutern und akzeptieren. |
| E – F | <ul style="list-style-type: none"> - die Möglichkeiten und Grenzen der Benutzung von Trendsportgeräten im Straßenverkehr erläutern. - ihren Standort mittels einer Karte ermitteln. | <ul style="list-style-type: none"> - typische Gefahrensituationen, die von anderen Verkehrsteilnehmenden ausgehen können, erkennen und beschreiben. | <ul style="list-style-type: none"> - rechtliche Aspekte der Verkehrsteilnahme beschreiben und Folgen von Verstößen erläutern und darstellen. |
| G – H | <ul style="list-style-type: none"> - aus Karten unterschiedlicher Komplexität Informationen ermitteln. - berechnen, wie viel Zeit sie für verschiedene Wege benötigen. | <ul style="list-style-type: none"> - Bremswege berechnen. - länderspezifische Verkehrsregeln und Verkehrsgewohnheiten recherchieren, dokumentieren und vergleichen. | <ul style="list-style-type: none"> - die Notwendigkeit Gesetze einzuhalten sowie Konsequenzen von Fehlverhalten für den Erwerb der Fahrerlaubnis erläutern. |

| | Gesundheitsbewusst mobil sein | Nachhaltig mobil sein | Zukunftsfähige Mobilität mitgestalten |
|-------------|--|---|---|
| | Die Schülerinnen und Schüler können ... | | |
| A – B | <ul style="list-style-type: none"> - erklären, dass man sich mit Bewegung gesund und fit halten kann. | <ul style="list-style-type: none"> - beschreiben, dass die Natur als Lebensgrundlage geschützt werden muss. | <ul style="list-style-type: none"> - gestalten und beschreiben, wie sie sich die Zukunft vorstellen (z. B. Fahrzeuge der Zukunft). |
| C – D | <ul style="list-style-type: none"> - die Eigenschaften verschiedener Verkehrsmittel beschreiben. - die Wahl der Verkehrsmittel und –wege begründen | <ul style="list-style-type: none"> - die Vor- und Nachteile der verschiedenen Verkehrsmittel im Hinblick auf die Umweltschonung vergleichen und erläutern. - Ursachen und Folgen von Umweltschäden beschreiben. | <ul style="list-style-type: none"> - die Verkehrsplanung im Schulumfeld erkunden, darstellen und beschreiben. |
| E – F | <ul style="list-style-type: none"> - Auswirkungen gesundheitsschädlicher Verhaltensweisen im Straßenverkehr erläutern. | <ul style="list-style-type: none"> - Ursachen und Auswirkungen verkehrsbezogener Schadstoffemissionen erläutern. | <ul style="list-style-type: none"> - demokratische Entscheidungsprozesse bei der Verkehrsraumplanung erkennen und begründen. - widerstrebende Mobilitätsbedarfe unterschiedlicher Interessengruppen benennen und erläutern. |
| G – H | <ul style="list-style-type: none"> - den Zusammenhang zwischen den verschiedenen Formen der Mobilität und der eigenen körperlichen Fitness begründen. | <ul style="list-style-type: none"> - fahrzeugtechnische Grundlagen von Umweltbelastungen beschreiben. | <ul style="list-style-type: none"> - kommunale politische Gremien der Verkehrsplanung benennen und ihre Aufgaben beschreiben. - die Auswirkungen des gesellschaftlichen Wandels auf die Verkehrsplanung beschreiben. |

Kompetenzbereich Beurteilen

| | Selbstständig mobil sein | Sicher mobil sein | Verantwortungsbewusst mobil sein |
|-------------|--|--|---|
| | Die Schülerinnen und Schüler können ... | | |
| A – B | <ul style="list-style-type: none"> - den Schulweg anderer Kinder erfragen und mit ihrem eigenen Schulweg vergleichen. - verschiedene Möglichkeiten den Schulweg zurückzulegen vergleichen und erläutern. | <ul style="list-style-type: none"> - Gefahren auf dem erlernten Schulweg beobachten und erläutern. - Verkehrsgeräusche identifizieren und deuten. | <ul style="list-style-type: none"> - die Notwendigkeit einer schützenden Aufsichtsperson im Straßenverkehr situationsabhängig erkennen und akzeptieren. - beschreiben, sich den Verkehrsraum mit anderen Verkehrsteilnehmenden zu teilen und Rücksicht aufeinander zu nehmen. |
| C – D | <ul style="list-style-type: none"> - ihre Kompetenzen zur Teilnahme am Straßenverkehr realistisch einschätzen und beschreiben. - verschiedene Routen vergleichend beschreiben. | <ul style="list-style-type: none"> - die Betriebs- und Verkehrssicherheit ihres Fahrrades bestimmen und beurteilen. | <ul style="list-style-type: none"> - Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmender identifizieren und erläutern. |
| E – F | <ul style="list-style-type: none"> - ihre Reaktionsmöglichkeiten bei der Teilnahme am Straßenverkehr einschätzen. | <ul style="list-style-type: none"> - Entfernungen und die Länge von Strecken bestimmen. | <ul style="list-style-type: none"> - Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmender beurteilen (z. B. Körpersprache, Mimik und Gestik, Vorhersage von Handlungen). |
| G – H | <ul style="list-style-type: none"> - komplexe und unvollständige Informationen im Straßenverkehr beurteilen. - die Vor- und Nachteile des Einstiegs in die motorisierte Verkehrsteilnahme erläutern und abwägen. | <ul style="list-style-type: none"> - die Jugendlichkeits- und Anfängerrisiken motorisierter Verkehrsteilnehmender sowie Kompensationsmöglichkeiten einschätzen und erläutern. | <ul style="list-style-type: none"> - die Auswirkungen von Emotionen auf das eigene Verkehrsverhalten reflektieren und bewerten. |

| | Gesundheitsbewusst mobil sein | Nachhaltig mobil sein | Zukunftsfähige Mobilität mitgestalten |
|-------------|--|--|---|
| | Die Schülerinnen und Schüler können ... | | |
| A – B | <ul style="list-style-type: none"> - bewerten, wie man mit der Nutzung verschiedener Verkehrsmittel auch in unterschiedlichem Maße seine Gesundheit fördert. | <ul style="list-style-type: none"> - erläutern, dass die Wahl des Verkehrsmittels Auswirkungen auf die Umwelt hat. | <ul style="list-style-type: none"> - erklären, dass Lebensräume geplant und gestaltet werden müssen. |
| C – D | <ul style="list-style-type: none"> - die Wahl des Verkehrsmittels hinsichtlich der Förderung der eigenen Gesundheit einschätzen. - ihre eigenen Kräfte bei der Benutzung von Spiel- und Fahrgeräten richtig einschätzen. | <ul style="list-style-type: none"> - die Aufteilung von Flächen in Städten und Gemeinden für verschiedene Nutzungszwecke vergleichen und bewerten. | <ul style="list-style-type: none"> - erläutern, wie Verkehrs- und Lebensräume geplant und gestaltet werden. |
| E – F | <ul style="list-style-type: none"> - Störungen des körperlichen Befindens identifizieren und die Auswirkungen auf die Teilnahme am Straßenverkehr beurteilen. | <ul style="list-style-type: none"> - den Einfluss der begrenzten Verfügbarkeit natürlicher Ressourcen auf das Mobilitätsverhalten erläutern und beurteilen. | <ul style="list-style-type: none"> - zukunftsorientierte Technologien und alternative Antriebsformen beschreiben und beurteilen. |
| G – H | <ul style="list-style-type: none"> - physische und psychische Prozesse im Körper erläutern und ihre Relevanz für die Teilnahme am Straßenverkehr beurteilen. - die negativen Auswirkungen des Konsums von Suchtmitteln erläutern und Konsequenzen für die Verkehrsteilnahme sowie den Einfluss auf verkehrsrelevante Kompetenzen ableiten. | <ul style="list-style-type: none"> - die ökologischen, ökonomischen, sozialen und gesellschaftlichen Auswirkungen der Mobilität bewerten und entsprechende mobilitätsbezogene Entscheidungen treffen. | <ul style="list-style-type: none"> - mobilitäts- und verkehrsbezogene Aspekte der Globalisierung benennen und beurteilen. - wirtschaftliche Aspekte der zukünftigen Mobilität beurteilen. - zu politischen mobilitätsbezogenen Entscheidungsprozessen Stellung nehmen. |

Kompetenzbereich Handeln und Kommunizieren

| | Selbstständig mobil sein | Sicher mobil sein | Verantwortungsbewusst mobil sein |
|-------------|--|--|--|
| | Die Schülerinnen und Schüler können ... | | |
| A – B | <ul style="list-style-type: none"> - den erlernten Schulweg zumindest abschnittsweise nach Vorgabe selbstständig zurücklegen. - bekannte Strecken im direkten Lebensumfeld zu Fuß bewältigen. - sich mit altersangemessenen Spiel- und Fahrzeugen im direkten Lebensumfeld sicher bewegen. - sich selbstständig als Mitfahrende in motorisierten Fahrzeugen sicher und angemessen verhalten. | <ul style="list-style-type: none"> - ihre Handlungsabsichten anderen Verkehrsteilnehmenden anzeigen. - grundlegende Sicherheitsregeln und sicherheitsbewusste Verhaltensstrategien im Straßenverkehr im direkten Lebensumfeld anwenden. | <ul style="list-style-type: none"> - verabredete Regeln bei der Verkehrsteilnahme auch in Gemeinschaften einhalten - die Einhaltung von Verkehrsregeln einfordern. - als Mitfahrende in motorisierten Fahrzeugen Rücksicht auf die Fahrenden nehmen. - einen Notfall identifizieren und Hilfe holen. |
| C – D | <ul style="list-style-type: none"> - den Verkehrsweg erfragen. - den bekannten Schulweg selbstständig zurücklegen. - ihr Verhalten an die jeweilige Situation anpassen (z. B. bei Fahrplanänderungen). | <ul style="list-style-type: none"> - gefahrenrelevante visuelle und akustische Signale im Straßenverkehr beschreiben, bewusst suchen und im Verkehrsverhalten berücksichtigen. - für zu Fuß Gehende und Radfahrende grundlegende Verkehrsregeln und Verkehrszeichen im Verkehrsverhalten berücksichtigen und typische Gefahrensituationen vermeiden. | <ul style="list-style-type: none"> - sich geistig in die Perspektiven anderer Verkehrsteilnehmenden versetzen (visuell, intentional, emotional) und dies zum Ausdruck bringen. - sich partnerschaftlich mit Rücksicht auf schwächere Verkehrsteilnehmende verhalten. - im Notfall einen Notruf absetzen. |

| | Selbstständig mobil sein | Sicher mobil sein | Verantwortungsbewusst mobil sein |
|--------------|---|--|---|
| | Die Schülerinnen und Schüler können ... | | |
| E – F | <ul style="list-style-type: none"> - die Wahl ihrer Verkehrsmittel und ihr Mobilitätsverhalten mit anderen diskutieren. - sich im erweiterten Lebensumfeld zu Fuß oder mit dem Fahrrad bewegen. - Freizeitorte selbstständig aufsuchen. - unbekannte Strecken in der Heimatregion planen und zurücklegen. - ihr Verkehrsverhalten unter Berücksichtigung ihrer Kompetenzen an die situativen Anforderungen anpassen. | <ul style="list-style-type: none"> - die räumlichen Perspektiven und die Intentionen anderer Verkehrsteilnehmender erkennen und einschätzen. - Verkehrsrouten und Mobilitätsoptionen in Abhängigkeit von Sicherheitserwägungen vorausschauend planen und flexibel situationsabhängig anpassen, um Gefahren vorbeugend zu vermeiden. | <ul style="list-style-type: none"> - mobilitätsbezogenes Handeln gemeinsam mit anderen planen. - für sich selbst im Straßenverkehr Verantwortung übernehmen. - Konfliktsituationen identifizieren und angemessen auf diese reagieren. - Solidarität gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden zeigen und umsichtig handeln. - grundlegende Verhaltensregeln der Ersten Hilfe erläutern und anwenden. |
| G – H | <ul style="list-style-type: none"> - im bekannten Umfeld anderen Verkehrsteilnehmenden den Weg beschreiben. - überregionale Strecken selbstständig bewältigen. | <ul style="list-style-type: none"> - den Austausch verkehrsrelevanter Informationen mit anderen Verkehrsteilnehmenden aktiv unterstützen. - Gefahren in dynamischen und komplexen Verkehrssituationen antizipieren und vorausschauend handeln. - die technischen Anforderungen an Fahrzeuge und fahrphysikalische Nutzungsmerkmale (z. B. Bremswege) beschreiben, bewerten und bei ihrer Verkehrsteilnahme berücksichtigen. | <ul style="list-style-type: none"> - erworbenes mobilitätsbezogenes Wissen und Können an andere weitergeben. - vorausschauende Entscheidungen treffen und eine Vorbildfunktion bei der Verkehrsteilnahme einnehmen. - weiterführende Vorkehrungen der Ersten Hilfe erlernen, erläutern und anwenden. |

| | Gesundheitsbewusst mobil sein | Nachhaltig mobil sein | Zukunftsfähige Mobilität mitgestalten |
|-------------|---|--|---|
| | Die Schülerinnen und Schüler können ... | | |
| A – B | <ul style="list-style-type: none"> - gemeinsam mit anderen spielerische Aktivitäten planen und durchführen. | <ul style="list-style-type: none"> - die Vorteile des Zu-Fuß-Gehens mit anderen diskutieren. - die Natur schonen (z. B. nicht unnötig über Grünflächen gehen). | <ul style="list-style-type: none"> - Ideen zur Verkehrsraumgestaltung durch Anfertigung von Bildern und Modellen entwickeln und anderen präsentieren. |
| C – D | <ul style="list-style-type: none"> - zum Ausdruck bringen, wenn sie körperlich nicht in der Lage sind, bestimmte Aktivitäten auszuführen. | <ul style="list-style-type: none"> - Möglichkeiten nachhaltigen Handelns im eigenen Umfeld mit anderen ergründen. | <ul style="list-style-type: none"> - Ideen zur Verkehrsraumgestaltung im Schulumfeld darstellen und anderen präsentieren. |
| E – F | <ul style="list-style-type: none"> - ihre physische Leistungsfähigkeit beurteilen und anderen mitteilen. - ihr eigenes Mobilitätsverhalten entsprechend ihrer physischen Leistungsfähigkeit gestalten. | <ul style="list-style-type: none"> - ökologisches Fehlverhalten im Mobilitätsbereich identifizieren und mit anderen diskutieren. | <ul style="list-style-type: none"> - Mobilitätstrends erläutern und ihre Zukunftsfähigkeit mit anderen diskutieren. |
| G – H | <ul style="list-style-type: none"> - die Funktionen der menschlichen Sinne bei der Verkehrsteilnahme erläutern und mit anderen diskutieren. - Beispiele zum Thema „Ablenkung im Straßenverkehr“ erläutern und präsentieren. | <ul style="list-style-type: none"> - Zusammenhänge zwischen dem Mobilitätsverhalten in der Gesellschaft und den Auswirkungen auf den Klimawandel mit anderen diskutieren. - Verkehrsmittel umweltbewusst nutzen. | <ul style="list-style-type: none"> - sich an der Bearbeitung von Konzeptionen für eine zukunftsfähige Mobilität beteiligen und diese mit anderen diskutieren. - sich fachlich mit anderen über aktuelle Fragen zu mobilitäts- und verkehrsbezogenen Themen austauschen. |

Themenbereiche

Im Folgenden finden sich Anregungen und Hinweise, anhand welcher Themen der Kompetenzerwerb bei der Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung in der Schule gefördert werden kann. Als Grundlage für die Auswahl und Strukturierung der Themen wurde auf Stichworte und Gliederungen Bezug genommen, die in gängigen verkehrspolitischen und verkehrspädagogischen Steuerungsdokumenten (z. B. Verkehrssicherheitsprogramme, Curricula) verwendet werden. Die mit Blick auf die schulische Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung zusammengestellten Themen sollen Lehrkräften und allen weiteren Pädagoginnen und Pädagogen Ausgangspunkte bei der Planung und Durchführung mobilitäts- und verkehrssicherheitsbezogener Lernangebote in der Schule bieten. Grundsätzlich können alle diese Themen in verschiedenen Jahrgangsstufen und Fächern aufgegriffen und bearbeitet werden.

Einschränkend bleibt anzumerken, dass die genannten Themen die Vielfalt möglicher Themen nur beispielhaft abbilden können. Sie sollen den Lehrkräften und allen weiteren Pädagoginnen und Pädagogen demnach ausschließlich als Orientierungshilfen dienen, die im Rahmen der individuellen Unterrichts- und Angebotsplanung präzisiert, erweitert und kombiniert werden können. Den pädagogischen Fachkräften bleibt es im Rahmen ihrer Zuständigkeit und ihrer fachlichen und pädagogischen Kreativität überlassen, die verschiedenen Themenbereiche bei der individuellen Planung und Gestaltung von Lernangeboten abwechslungsreich und anregend miteinander zu kombinieren sowie Querverbindungen zwischen den Themen herzustellen.

Verkehr und Verkehrsinfrastrukturen

- Formen der Mobilität, Güter- und Personenverkehr, Arten von Verkehrsmitteln
- Verkehrszeichen und (bauliche) Verkehrseinrichtungen (z. B. Leitplanken, Fußgängerüberwege) sowie ihre Bedeutungen
- Verkehr und Verkehrseinrichtungen in der Schul- und Wohnumgebung
- Verkehrsraumgestaltung und Barrierefreiheit
- Straßenführungen, Fahrbahnmarkierungen, Beschilderungen und Straßennamen
- Massenverkehrsmittel (z. B. öffentlicher Personennahverkehr, Personenfernverkehr) und Individualverkehr (z. B. Pkw, Motorrad)
- Benutzung gedruckter und digitaler Stadt- und Fahrpläne (z. B. Bestimmung von Fahrtrouten, Entfernungen und Fahrzeiten) sowie Mobilitätsplattformen (z. B. Apps)
- Mobilität im städtischen und im ländlichen Raum sowie in Metropolen
- Intermodale und vernetzte Mobilitätskonzepte (Car-Sharing, Ride-Sharing, Mikromobilität)
- Tourismus, Verkehr und Wirtschaft, Berufspendler
- Geschichtliche Entwicklung der Mobilität (z. B. Anlage von Verkehrswegen, Auswirkungen auf die Stadtentwicklung, historische Orte)
- Mobilität und Verkehr in anderen Ländern

Verkehr und Recht

- Europäische und deutsche Rechtsvorschriften im Verkehrsbereich (z. B. Straßenverkehrsordnung, Haftungsrecht)
- Formale (rechtliche) und informelle Normen und Regeln im Verkehr
- Eignung und Voraussetzungen für die Teilnahme am Straßenverkehr
- Kontrolle und Ahndung von Verkehrsverstößen und Fehlverhalten
- Alkohol, Drogen und Medikamente im Straßenverkehr
- Entstehung von Unfällen, Unfallursachen, Meldung und Beschreibung von Unfallhergängen
- Staatliche Einrichtungen im Verkehrsbereich und ihre Zuständigkeiten
- Verkehrspolitische Beteiligungsmöglichkeiten von Kindern und Jugendlichen

Verkehr und Technik

- Bedeutung der Fahrzeugsicherheit sowie aktive und passive Sicherheitssysteme
- Spezielle Verkehrsmittel und ihre technischen Besonderheiten
- Sicherheits- und Zulassungsvorschriften für Fahrzeuge, Gütezertifikate und ihre Bedeutung
- Sicherheit von Spiel- und Freizeitgeräten (z. B. Skateboards, Inlineskater, E-Scooter)
- Kontrolle der Verkehrssicherheit von Fahrrädern
- Wirkung von Kräften (z. B. Sicherung von Personen und Ladung)
- Antrieb, Beschleunigung und Geschwindigkeit von Fahrzeugen
- Alternative Antriebstechniken von Fahrzeugen
- Geschichtliche Entwicklung von Fahrzeugen (z. B. Fahrrad, Auto, Schiff, Eisenbahn, Flugzeug, Elektrofahrzeuge)

Verkehr und Mensch

Verkehr und lebenslanges Lernen

- Mobilität und Bewegung als Mittel der Gesunderhaltung des eigenen Körpers
- Entwicklungsübergänge in der menschlichen Mobilitätskarriere
- Übergang von der Kindertagesstätte in die Schule und Schulwegsicherheit
- Einstieg in den motorisierten Individualverkehr (z. B. Fahrerlaubnis AM 15, Begleitetes Fahren ab 17)
- Besondere Risiken bei Fahranfängern (Jugendlichkeitsrisiko, Anfängerrisiko)
- Gesellschaftliche Teilhabe durch Mobilität

Besondere Gruppen Verkehrsbeteiligter

- Besonderheiten der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden
- Verhalten im Straßenverkehr als Zu Fuß Gehende
- Verhalten im Straßenverkehr als Radfahrende
- Verhalten im Straßenverkehr als Nutzende motorisierter Fahrzeuge
- Benutzung von Spiel- und Freizeitgeräten im Straßenverkehr
- Verhalten bei der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs
- Rolle als Mitfahrende im Auto und auf Zweirädern
- Besonderheiten bei der Nutzung motorisierter Zweiräder
- Verkehrsteilnehmende mit besonderem Schutzbedarf

Verkehrsverhalten und soziale Verantwortung

- Mobilität, Sozialverhalten und Verantwortungsübernahme
- Partnerschaftliches Verhalten im Straßenverkehr
- Rücksicht auf andere Verkehrsteilnehmende
- Perspektivenübernahme und Rollenwechsel
- Vorbildfunktionen im Straßenverkehr
- Beschreibung von Wegen, Auskunft geben
- Sensibilisierung für mögliche Auswirkungen des eigenen Mobilitätsverhaltens (z. B. Gefährdung Unbeteiligter, langfristige Unfallfolgen)
- Gegenseitige Rücksichtnahme beim Benutzen öffentlicher Verkehrsmittel
- Schülerlotsen und Schulweggemeinschaften
- Unfälle, Notruf und Erste Hilfe

Verkehrsverhalten und Umweltschutz

- Ressourcenschonende und nachhaltige Mobilität (z. B. ökologische Klassenfahrten, umweltfreundliches Reisen)
- Vor- und Nachteile unterschiedlicher umweltschonender Mobilitätsformen und Verkehrsmittel
- Ursachen von Luftverschmutzung
- Zusammenhang zwischen Verkehr und Klimawandel
- Vorteile zu Fuß zu gehen und Rad zu fahren
- Wegevergleiche und umweltschonende Routenplanung

Verkehrsverhalten und Verkehrssicherheit

- Möglichkeiten der Schulwegbewältigung (z. B. Z Fußgehen, Radfahren, Elterntaxi) und ihre Bedeutung für die Verkehrssicherheit
- Schulwegsicherheit (Erstellen von Schulwegplänen, Kennenlernen und Trainieren des sichersten Schulwegs, Sensibilisierung für kritische Verkehrsverhältnisse im Schulumfeld, Bildung von Schulweggemeinschaften)
- Sicheres Verhalten bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel (z. B. Ein- und Aussteigen)
- Orientierung im Straßenverkehr anhand verfügbarer Informationen, Weg erfragen
- Antizipieren, Erkennen und Vermeiden von Gefahren (z. B. Toter Winkel, Ablenkung)
- Risikoabwägung und Einflussfaktoren auf die Risikoübernahme
- Fitness und psychomotorische Fähigkeiten sowie ihre Bedeutung für die Verkehrssicherheit
- Verkehrsbeobachtung, Aufmerksamkeitssteuerung und Reaktionsvermögen sowie Einflussfaktoren auf die Wahrnehmungs- und Aufmerksamkeitsregulation
- Ablenkung bei der Verkehrsteilnahme (z. B. Handys, Smartphones, Kopfhörer, laute Musik)
- Einfluss von Alkohol, Drogen, Medikamenten und Müdigkeit auf das Reaktionsvermögen
- Einschätzung und Berechnung von Bremswegen
- Geräusche im Straßenverkehr
- Sichtbarkeit im Dunkeln

Mobilität der Zukunft

- Gesellschaftlicher Wandel und Mobilität
- Ökonomische, technische und ökologische Faktoren der Mobilitätsentwicklung
- Entwicklung und Gestaltung des Verkehrs für eine umweltschonende und nachhaltige Mobilität
- Nutzung digitaler Medien im Verkehr (z. B. Anmietung von Verkehrsmitteln per App, Bezahlen von Tickets)
- Verkehrsmittel und Kraftfahrzeuge der Zukunft (z. B. Elektromobilität, Mikromobilität)
- Chancen und Grenzen von Fahrerassistenzsystemen und hochautomatisierten Fahrfunktionen
- Mobilitätsgestaltung in Abhängigkeit von gesellschaftlichen Anforderungen sowie individuellen Normen und Werten
- Vernetztes Fahren (z. B. Car-To-X-Kommunikation)
- Arten und Nutzungsmöglichkeiten von Verkehrsdaten, Datensicherheit und Datenschutz
- Geteilte Mobilität (z. B. Car-Sharing, Mitfahrgelegenheiten, Trampen)

Quellen- und Lizenznachweis

Quellen- und Lizenznachweis

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2011). Verkehrssicherheitsprogramm Berlin 2011.

Dodge, K.A. (1982). Social information processing variables in the development of aggression. In: C. Zahn-Waxler, M. Cummings & M. Radke-Yarrow (Hrsg.). The development of aggression and altruism: Social and sociobiological origins. New York: Cambridge University Press.

Konferenz der Kultusminister der Länder in der Bundesrepublik Deutschland (2012). Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule. Beschluss der Kultusministerkonferenz (KMK) vom 07.07.1972 i. d. F. vom 10.05.2012.

Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg (2014). Sicher unterwegs in Brandenburg – Integriertes Verkehrssicherheitsprogramm für das Land Brandenburg, Fortschreibung mit dem Zielhorizont 2024. Potsdam 2014.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (2014). Berlin Sicher Mobil 2020 – Kontinuität und neue Akzente. Berlin 2014.

Spode, H. (2017). Mobilität, Reisen, Tourismus. Transformationen der Terminologie zwischen Fremdenverkehrslehre und Mobility Turn. In: H. Pechlaner & M. Volgger (Hrsg.), Die Gesellschaft auf Reisen - eine Reise in die Gesellschaft. Wiesbaden: Springer.

Sturzbecher, D., Schmidt, J. & Genschow, J. (2017). Schulische Mobilitäts- und Verkehrserziehung in Deutschland – Lehrplan- und Umsetzungsanalyse für die Sekundarstufe I. Projektbericht im Auftrag des ADAC e. V.

Weinert, F. E. (2001). Vergleichende Leistungsmessung in Schulen – eine umstrittene Selbstverständlichkeit. In: F. E. Weinert (Hrsg.), Leistungsmessungen in Schulen (17-31). Weinheim und Basel: Beltz.



www.lisum.berlin-brandenburg.de

ISBN: 978-3-944541-68-6