



Verkehrs- und Mobilitätserziehung in der Schule



**Zusammengestellt von
Stephan Poss
Markus Wörle
Benedikt v. Hebenstreit und den
Mitgliedern des Referententeams des
Seminar Bayern für Verkehrs-
und Sicherheitserziehung an der
Akademie für Lehrerfortbildung und
Personalführung**

Inhaltsverzeichnis

Modul 1: Warum schulische Verkehrserziehung ?

- 1.1 Das Hineinwachsen des Menschen in den Verkehr**
 - (1) Der Mensch als Mängelwesen
 - (2) Das Gehirn als leere Tafel
- 1.2 Der Straßenverkehr – ein Produkt von Menschen**
- 1.3 Die Aufgabe der Schule**

Modul 2: Bildungsstandards im Erziehungsbereich Verkehr, Sicherheit und Mobilität

A: Allgemeine Einführung (Präambel)

B: Inhaltsbezogene Kompetenzen im Bereich Verkehr, Sicherheit und Mobilität

- Elementarbereich *
- Primarstufe bis 4. Klasse *
- Sekundarstufe bis 7. Klasse *
- Sekundarstufe bis 9./10. Klasse *
- Gymnasiale Oberstufe (11.-12. Klasse) *

*Jeweils untergliedert in folgende vier Unterabschnitte:

1. Mit den Gefahren in der Lebensumwelt verantwortungsvoll umgehen und sich für die Unfallverhütung einsetzen
2. Teilnahme am Straßenverkehr und dem weiteren Mobilitätsgeschehen als ein auf Partnerschaft gerichtetes soziales Verhalten
3. Umwelt- und gesundheitsbewusstes Verkehrs- und Mobilitätsverhalten
4. Erscheinungen, Bedingungen und Folgen des gegenwärtigen Verkehrs und seine zukünftige Gestaltung

Modul 3: Einbau der Verkehrserziehung in den Lehrplan Gymnasium

Modul 1: Warum schulische Verkehrserziehung ?

1.1 Das Hineinwachsen des Menschen in den Verkehr

Der Weg des Menschen vom Säuglingsalter zum Erwachsenenalter ist relativ lang. Er macht immerhin fast ein Viertel seines Lebens aus. Dies gilt nicht nur für das Hineinwachsen des Menschen in die Welt des Berufs und in die Welt der privaten Lebenssphäre mit Heim, Freizeit, Spiel und Sport, sondern auch für den Weg vom Kinderwagen zum Motorrad und zum Auto. **Der Mensch wird nicht als Verkehrsteilnehmer geboren.** Er muss neben anderem erst lernen, mit den Anforderungen des Straßenverkehrs fertig zu werden.

(1) Der Mensch als Mängelwesen

Vergleicht man den Menschen mit anderen Lebewesen, so stellt man zunächst fest, dass seine Entwicklung sehr viel mehr Zeit in Anspruch nimmt als die Entwicklung des Tieres. Während beispielsweise jedes andere Säugetier schon kurz nach der Geburt zu laufen beginnt, vermag das Kleinkind dies erst nach einem Jahr. Außerdem kommt das Tier bereits mit einer Fülle von angeborenen Verhaltensschemata (K. LORENZ) auf die Welt. Dieses Verhaltensrepertoire erlaubt es ihm, schon nach relativ kurzer Zeit die Anforderungen seiner Umwelt zu bewältigen. Es bringt von Geburt an alle Überlebenstechniken bereits mit. Ein solches Verhaltensrepertoire fehlt - sieht man vom Sauginstinkt ab - dem Menschen, wenn er geboren wird, fast völlig. Er kommt als **Mängelwesen** auf die Welt (A. GEHLEN, A. PORTMANN).

Allerdings bringt er eine Eigenschaft mit, die wiederum dem Tier fehlt, nämlich die **Bildungsfähigkeit**. Der Mensch ist nicht für ein bestimmtes Verhalten von Anfang an vorgeprägt. Viel mehr ist er in nahezu unbegrenztem Umfang lernfähig. Er kann im Gegensatz zum Tier auch mit anderen Umwelten und mit anderen Lebensbedingungen fertig werden als mit jenen, in die er hinein geboren wurde.¹ Verpflanzt man ein Tier aus seiner artspezifischen Umwelt in eine andere artfremde Umwelt (z. B. ein Reh vom Wald in die Wüste), weiß es sich im Rahmen seiner Möglichkeiten allein nicht zu helfen und geht kläglich zugrunde. Kommt hingegen der Mensch in eine ihm fremde Umwelt, findet er Mittel und Wege, auch dort zu überleben und dies nicht nur auf der Erde, sondern - wie die jüngste Vergangenheit gezeigt hat - sogar auf dem Mond und im Weltraum.

Daraus ergibt sich das, was GEHLEN mit dem Begriff der **Weltoffenheit** bezeichnet hat. Der ursprünglich als Mängelwesen geborene Mensch ist offen genug, um die unterschiedlichsten Lebensbedingungen der Welt zu bewältigen. Dies gilt auch für den Verkehr und zwar in doppelter Weise: Einerseits wird der Mensch, wie bereits gesagt, nicht als Verkehrsteilnehmer geboren, sondern muss im Laufe seines Lebens erst lernen, den Anforderungen des modernen, relativ schnellen Straßenverkehrs als Fußgänger, Radfahrer oder später als Kraftfahrer gerecht zu werden. Andererseits ist der motorisierte Straßenverkehr in der Geschichte der Menschheit ganz jung. Würde man die Geschichte auf ein Jahr komprimieren, so erscheint er erst - wie die folgende Übersicht zeigt - in der letzten Sekunde dieses Jahres, um 23:59⁵⁹ Uhr.

¹ Das Tier kann man zwar „dressieren“, d.h. mit Hilfe der sogenannten bedingten Reflexe zu einem bestimmten Verhalten konditionieren. Es ist aber nicht bildungsfähig. Bildung heißt ja unter anderem auch zu lernen, wie man sich in einer neuen, ungewohnten Situation selber weiterhelfen kann (PESTALOZZI: „Hilfe zur Selbsthilfe“).

Die Position des motorisierten Straßenverkehrs in der Geschichte der Menschheit

Zeitpunkt	Entwicklungsstand	Fortbewegungsgeschwindigkeit maximal	Transportleistung	Verfügbare Kräfte
1. Januar 0:00 Uhr ↓	Erster Urmensch / Pithecanthropus, Homo erectus	35 km/h	75 kg	4 kN
7. Dezember ca. 0:00 Uhr ↓	Entstehung des Homo sapiens			
31. Dezember 23:20 Uhr ↓	Der Mensch bedient sich zur Fortbewegung des Tieres	50 km/h	500 kg	50 kN
31. Dezember 23:59 ⁵⁹ Uhr ↓	Der Mensch bedient sich zur Fortbewegung des Motorfahrzeuges	80 km/h	1.200 kg	170 kN
31. Dezember 24:00 Uhr	Jetzt-Zeit: Wir fahren moderne, schnelle Autos und Motorräder	200 km/h und mehr	1.200 kg	1900 kN

(2) Das Gehirn als „leere Tafel“

Bei diesem Hineinwachsen des Menschen in den Verkehr spielt das Gehirn eine zentrale Rolle. Es steuert auf Grund der Informationen, die ihm die Sinnesorgane liefern, das Verhalten auf der Straße, in dem es diese Information mit Hilfe entsprechender Programme aus- und bewertet und über die Muskulatur in entsprechende Handlungen - Reaktionen - umsetzt. Dabei ist das Gehirn um ein vielfaches leistungsfähiger als jeder Computer.

Doch ist dieses Gebilde „Gehirn“ bei der Geburt - sieht man von einigen wenigen bereits im Mutterleib aufgenommenen Informationen ab - praktisch leer. Schon in der Philosophie des Mittelalters bezeichnete deshalb THOMAS VON AQUIN das Gehirn des Babys als eine Tabula rasa, als leere Tafel, die erst im Laufe des Lebens durch die Erfahrungen beschrieben wird.

Alle Informationen („Eindrücke“), die uns die Sinnesorgane in den letzten Monaten vor der Geburt und danach liefern, werden in diesem Gehirn gespeichert. Nichts von dem, was wir sehen, hören, riechen, schmecken, ... geht verloren, sofern nicht Verletzungen oder Erkrankungen jene Teile der Gehirnssubstanz, in denen diese Daten gespeichert sind, zerstören. Allerdings wird nur ein geringer Bruchteil dieser Informationen (knapp 4%) dem Menschen bewusst oder beeinflusst sein Verhalten in entsprechenden Situationen aus dem Unbewussten heraus. Was ins Bewusstsein aufsteigt und was auf vorbewusstem Wege verhaltensregulierend wirkt, regeln im Gehirn gespeicherte Programme (Wahrnehmungsmuster und Bewegungsmuster), die ebenfalls nicht schon von Geburt an vorhanden sind. Natürlich hat das Gehirn bereits vor der Geburt gewisse **Grundstrukturen und Anlagen** (auch in

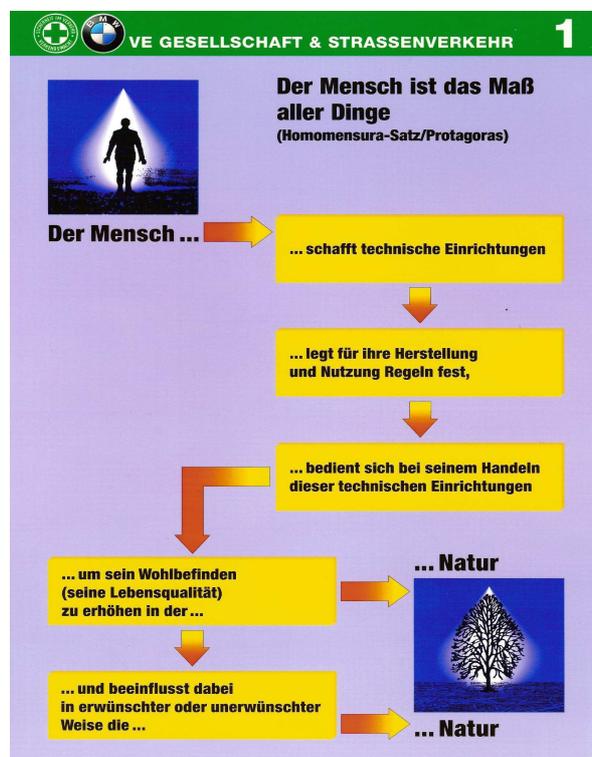
Form von Bedürfnissen), doch müssen diese mit Hilfe der **Umwelt** erst entfaltet und ausdifferenziert werden. So bilden sich im Laufe des Lebens eine Fülle von „Auswertungsprogrammen“, mit Hilfe derer die in bestimmten Lebenssituationen wichtigen Informationen aus der Masse der von den Sinnesorganen gelieferten und teilweise auch schon gespeicherten Daten ausgewählt und verarbeitet werden. Dies gilt natürlich auch für die im Straßenverkehr gesammelten Informationen.

1.2 Der Straßenverkehr – ein Produkt von Menschen

Der Straßenverkehr ist kein Naturprodukt, sondern ein vom Menschen geschaffenes. Auch für ihn gilt, was der griechische Philosoph Protagoras (um 480 bis 410 v.Chr.) vor mehr als 2000 Jahren in seinem berühmten **Homomensura-Satz** zum Ausdruck gebracht hat:

Der Mensch ist das Maß aller Dinge

In der folgenden graphischen Darstellung wird der Mensch mit dem Lebensbereich der Technik in Beziehung gebracht. Sie zeigt, dass der Mensch nicht nur die technischen Einrichtungen schafft, sondern auch für ihre Nutzung bestimmte Regeln erlässt. Er bedient sich dieser Einrichtungen, um im Rahmen dieser Regeln seine Lebensqualität in der Umwelt, in der er lebt, zu verbessern. Leider beeinflusst er dadurch die Natur nicht nur in der erwünschten, sondern als Nebenfolge oft auch in unerwünschter Weise. Dies gilt selbstverständlich für den Bau von Motorfahrzeugen und Straßen ebenso wie für die Festlegung der Verkehrsregeln und den durch die Verkehrsteilnehmer gestalteten Ablauf des Verkehrsgeschehens.



Aus B.v.Hebenstreit, Indirekte Verkehrsbildung an weiterführenden Schulen, Mappe Gesellschaft und Straßenverkehr, hrsg. von der BMW-Group, München 1999

Der Straßenverkehr ist nur dann ein guter Verkehr, wenn er die natürliche Lebensqualität – das Wohlbefinden des Menschen auch auf der Straße – gewährleistet. Dies ist der Fall:

- wenn es zu keinen Sach- und Personenschäden durch Unfälle kommt (Aspekt Verkehrssicherheit)
- wenn einerseits keine funktionellen oder gar krankhaften Schäden ausgelöst werden und andererseits die Verkehrssicherheit nicht durch Störungen des körperlichen Befindens der Verkehrsteilnehmer beeinträchtigt wird (gesundheitlicher Aspekt)
- wenn es zu keinen mitmenschlichen Konflikten kommt (sozialer Aspekt) und
- wenn die Umwelt so wenig als möglich geschädigt wird, damit Umwelteinflüsse das Befinden nicht stören

Dementsprechend kann der Straßenverkehr nur dann ein guter Verkehr sein, wenn sich alle Verkehrsteilnehmer

- sicherheitsbewusst,
- gesundheitsbewusst,
- sozialbewusst und
- umweltbewusst

verhalten.

Um bei den Verkehrsteilnehmern diese Bewusstseinszustände herbeizuführen, genügt es nicht, nur die Verkehrsregeln zu kennen. Natürlich ist die Verkehrsregelkenntnis eine unerlässliche Voraussetzung für einen reibungslosen Verkehrsablauf. Doch gibt es darüber hinaus eine Vielzahl von Situationen im Straßenverkehr, welche allein durch die Bereitschaft, sich an die Verkehrsregeln zu halten, nicht bewältigt werden können. Dazu ein konkretes Beispiel.

Aus dem Anlauf einer Bewegung den weiteren Ablauf vorhersehen



Eine **ältere**, offensichtlich gehbehinderte Fußgängerin (Stock!)
Man muss damit rechnen, dass auf Grund ihres Alters nicht nur ihr Seh- und Hörvermögen eingeschränkt ist, sondern sie auch Angst hat zu stürzen. Dadurch ist ihre **Aufmerksamkeit** einseitig fixiert und es findet keine Verkehrsbeobachtung statt. Schließlich wird aus der Gehrichtung auch ihre **Absicht** deutlich: Sie will die Fahrbahn überqueren.

Fahrer mit Verkehrssinn sehen aus dem Anlauf der Bewegung (oberes Bild) unter Berücksichtigung des Alters und des Aufmerksamkeitsgrad den folgenden Ablauf voraus:



1.3 Die Aufgabe der Schule

Die Einführung des Menschen in den Straßenverkehr – die „Verkehrsbildung“ – muss schon in der frühen Kindheit beginnen. Sie ist zunächst Aufgabe der Eltern und wird unterstützt durch einschlägige Aktivitäten im Kindergarten. Doch sind dieser Erziehungsarbeit von zwei Seiten Grenzen gesetzt. Die eine Grenze beruht auf der entwicklungsbedingt noch eng begrenzten Bildungsfähigkeit des Kleinkindes. Die andere Grenze liegt bei den Eltern. Diese sind mit dem heutigen Verkehrsgeschehen seit Jahrzehnten vertraut. Für sie ist durch die langjährige Konfrontation mit dem Straßenverkehr vieles so selbstverständlich, dass sie gar nicht auf die Idee kommen, mit ihren Kindern eine entsprechende Erziehungsarbeit zu leisten. Dies gilt vor allem dann, wenn die Kinder aus der ständigen Obhut der Eltern und des Kindergartens heraustreten und beginnen, bewusst und selbstständig am Straßenverkehr teilzunehmen.

Die Voraussetzungen dafür entstehen um das 5./6. Lebensjahr. Bisher war es zu einer solchen Erfahrungsbildung und zur Gewinnung solcher Einsichten nur in ganz engem Rahmen gekommen, weil der Entwicklungsstand der Gehirnstruktur die Entwicklung des Verkehrssinns nur in sehr begrenztem Umfang zuließ. Nun kommt es - deutlich erkennbar an der Veränderung der gehirnelektrischen Potentiale im EEG - zu einem starken Entwicklungsschub im Sinne eines **zerebralen Reifungsprozesses im Bereich der Gehirnrinde (Cortex)**.

Dieser Reifungsprozess führt zu einer Entfaltung der **intellektuellen Fähigkeiten**. Um das 6./7. Lebensjahr herum erweitert sich das Fassungsvermögen für vielfältigere und komplizierte äußere Strukturen und Zusammenhänge ganz enorm. Auch das Nachdenken über das Verhalten anderer erreicht um das 8. Lebensjahr herum ein neues Stadium: Achtjährige sind bereits in der Lage, sich in andere hineinzusetzen bzw. die Wirkung des eigenen Verhaltens auf andere zu bedenken. Sie sind nun schon in der Lage, nicht nur die Verkehrsregeln zu verstehen und einzuhalten, sondern Gefährdungen zu erkennen und zu analysieren, also verkehrslgische Zusammenhänge zu erfassen.

Zudem steigt mit der Schulfähigkeit die **Konzentrationsfähigkeit** und schwindet die große Ablenkbarkeit des Kleinkindes. Die **monozentrische Aufmerksamkeitszuwendung** der frühen Kindheit wird durch eine **Flexibilisierung der Aufmerksamkeitsverteilung** ersetzt. Das Kind kann nun mehrere Dinge zur gleichen Zeit beobachten und auch die Signale aus der Netzhautperipherie schon auswerten. Verändert sich etwas am Rande des Gesichtsfeldes, wendet der Sechsjährige diesem Geschehen bereits seinen Blick zu.

Dazu tritt eine deutliche **Hinwendung zur Realität**. Die Zeit des Märchens ist vorbei, die Einstellung wird nüchtern-sachbezogen. Verbunden mit einer vermehrten Zuwendung zur Außenwelt steigert sich nun die bereits ab dem ersten Lebensjahr vorhandene Neugierde zu einem ausgeprägten Wissensdrang, der bis zur **Lernbegierigkeit** geht. Dies fördert natürlich die Erfahrungsbildung, weshalb auch die Entwicklung des Verkehrssinns einen großen Schritt voranmacht.

Schließlich erstreckt sich dieser Entwicklungsschub auch auf die Verhaltensdispositionen. In der Regel können die Kinder etwa ab dem 8. Lebensjahr auch **verhaltensübergreifende ethisch-moralische und gesetzliche Normen** schon selbstständig anwenden und auch Verantwortung für sich und andere übernehmen. Sie sind nun schon in der Lage, aus eigener Einsicht zu entscheiden, was gut oder böse, richtig oder falsch ist - eine wichtige Voraussetzung für Disziplin und Verantwortung im Verkehr, also für das, was man gelegentlich als Verkehrsmoral bezeichnet.

Eine Entwicklung – auch in Bezug auf das Verkehrsverhalten -, die umso schneller und intensiver verläuft, je mehr sie durch die Erziehung unterstützt wird. Sicher kann auch die Erziehung im Elternhaus in dieser Phase einiges bewirken. Doch verfügen die Eltern – es sei denn der Vater oder die Mutter sind ausgebildete Lehrer - naturgemäß nicht über das nötige Rüstzeug, um in diesem Alter eine optimale Verkehrserziehung zu betreiben. Dazu kommt der oben bereits beschriebene Umstand: Den Eltern sind viele Sachverhalte im Verkehr so selbstverständlich, dass sie gar nicht auf die Idee kommen, diese den Kindern systematisch zu vermitteln. Hier ist – wie in den anderen Lebensbereichen auch - der pädagogisch versierte Fachmann gefordert. **Deshalb ist heute die Verkehrserziehung ein wesentlicher Bestandteil des Bildungsauftrags der Schule.**

Modul 2: Bildungsstandards im Erziehungsbereich Verkehr, Sicherheit und Mobilität ²

A: Allgemeine Einführung (Präambel)

Der Beitrag des Erziehungsbereiches Verkehr, Sicherheit und Mobilität zur Bildung

Auftrag der Schule ist es, die Kinder und Jugendlichen in ihrer Persönlichkeitsentwicklung und Identitätsfindung zu fördern und zu unterstützen. Es geht dabei vor allem darum, Wissenserwerb zu ermöglichen, Interessen zu entwickeln, Verstehen anzubahnen, soziale Verhaltensweisen sowie musische und praktische Fähigkeiten zu fördern und Werthaltungen aufzubauen. Die Förderung von Kompetenzen, sicher und verantwortungsbewusst am Straßenverkehr teilzunehmen, ist ein wesentlicher Bestandteil des Bildungsauftrages. Dieses Anliegen kann nur in gemeinsamer Verantwortung und Kooperation von Eltern, Schule, Polizei und weiteren außerschulischen Partnern gelingen.

Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung beginnen im frühen Kindesalter. Mit dem Besuch einer Kindertagesstätte beginnt die regelmäßige und zunehmend eigenaktive Teilnahme am Straßenverkehr. Beginnend mit dem Schulwegtraining über die Radfahrausbildung in der Grundschule bis hin zur Vorbereitung der Schülerinnen und Schüler auf die eigene motorisierte Teilnahme am Straßenverkehr sollen Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung die Kinder und Jugendlichen befähigen, sich zunehmend selbstständig, eigenverantwortlich und sicher auf dem Weg zum Kindergarten, zur Schule und in der Freizeit zu bewegen und die Anforderungen des alltäglichen Mobilitätsgeschehens zu bewältigen.

Verkehrserziehung schult in allen Schularten und Altersstufen personale und soziale Kompetenzen

Dies gelingt um so nachhaltiger, je mehr Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung mit den bisherigen Lebenserfahrungen der Kinder und Jugendlichen verknüpft werden können, in ihr Lebensumfeld integrierbar sind und je mehr die Bedeutsamkeit für ihr jetziges und späteres Leben transparent gemacht werden kann. Deshalb orientieren sich die Standards an der Verkehrswirklichkeit und dem Mobilitätsgeschehen im Lebensumfeld von Kindern und Jugendlichen und beziehen entwicklungsangemessene Formen der Verkehrsteilhabe mit ein. Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung sind in allen Schularten und Altersstufen in der Lage, insbesondere personale und soziale Kompetenzen und Schlüsselqualifikationen wie z.B. Toleranz, Selbstbeherrschung, Teamfähigkeit, Verlässlichkeit und Verantwortungsbereitschaft anzubahnen. Bei den Kindern und Jugendlichen werden Wahrnehmung und Fertigkeiten entwicklungsangemessen geschult und durch gezielte psychomotorische Übungen ergänzt. So trainieren sie situationsbezogene und vorausschauende Verhaltensweisen. Sie lernen, sich partnerschaftlich zu verhalten, Risiken richtig einzuschätzen und zu vermeiden, Gefahren rechtzeitig zu erkennen und zu meistern. Sie lernen auch, die Auswirkungen des eigenen Mobilitätsverhaltens auf sich, auf andere und auf ihre Umwelt zu erkennen und sollen die Bereitschaft aufbauen, ihr Mobilitätsverhalten umweltschonend auszurichten. Kinder und Jugendliche sollen darüber hinaus befähigt werden, sich nach Verkehrsunfällen oder in Fällen einer notwendigen Hilfeleistung entwicklungsangemessen zu verhalten. Mit der Beherrschung und Befolgung grundsätzlicher Regeln lernen die Schüler zunehmend Verantwortung für sich, für die Umwelt und

² Seminar Bayern für Verkehrs- und Sicherheitserziehung, „Kompetenzorientierte Verkehrserziehung an Bayerns Schulen“, <http://alp.dillingen.de/ref/vs/> (23.03.2009)

Mitverantwortung für andere zu übernehmen. Sie erfahren, dass Rücksichtnahme im Straßenverkehr es auch erfordert, auf persönliche Vorrechte zu verzichten.

Neben grundlegenden Aspekten der Verkehrssicherheit berücksichtigen zeitgemäße Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung auch wichtige Ziele der Sozial- und Sicherheitserziehung, der Gesundheits- und der Umweltbildung. Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung dürfen nicht auf eine einseitige und bloß regelgeleitete Sicherheitserziehung reduziert werden. Das Ziel ist die Entwicklung und nachhaltige Förderung eines gesicherten Verständnisses für das komplexe System Straßenverkehr, das Beherrschen der notwendigen Regeln sowie die von einem fundierten Selbstwertbewusstsein getragene Verantwortungsbereitschaft für sich, für die Mitmenschen, insbesondere für die anderen Verkehrsteilnehmer und für die Umwelt. Eine gelingende Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung berücksichtigt auch die Tatsache, dass Kinder und Jugendliche Mobilität und die durch sie ermöglichte zeitliche und örtliche Unabhängigkeit als einen zunehmend bedeutsamen Teil ihrer individuellen Lebensqualität betrachten.

Verkehrserziehung hat unmittelbare Bedeutung für die Lebenswirklichkeit

Die allgemeinen Kompetenzen im Bereich Verkehr und Mobilität verdeutlichen, dass die Art und Weise der Auseinandersetzung mit Problemen der Verkehrssicherheit ein wesentlicher Teil der Entwicklung fundamentaler Kenntnisse und Einstellungen ist. Deren Entwicklung hängt nicht nur von den Unterrichtsinhalten, sondern in mindestens dem gleichen Maße von der Form der Vermittlung ab, d.h. in welchem Umfang ein konkreter Lebensweltbezug hergestellt wurde und die Kinder und Jugendlichen selbst Gelegenheit hatten, Probleme zu lösen, über Verkehrssicherheit, Sozialkompetenz, Umweltverständnis bis hin zu Verkehrsraumgestaltung zu kommunizieren. Die allgemeinen Kompetenzen im Bereich Verkehr und Mobilität sind mit entscheidend für den Aufbau einer positiven Einstellung und Grundhaltung zum eigenen Verkehrsverhalten.

Verkehrserziehung und Fachunterricht schließen sich nicht aus

Es ist dabei gleichbedeutend, ob diese Kompetenzen in eigenen Unterrichtseinheiten zur Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung erworben oder bei geeigneten Themen und Inhalten in einem anderen Fachunterricht behandelt werden, wobei es dann erforderlich ist, die verkehrs- und mobilitätsrelevanten Aspekte zu typisieren. Umgekehrt können insbesondere allgemeine Kompetenzen, die in einem verkehrs- bzw. mobilitätsspezifischen Unterricht erworben werden, auf andere Fachbereiche und Fachinhalte übertragen und dort nutzbar gemacht werden.

Gliederung der Standards und Kompetenzbereiche

Die nachstehenden Entwicklungsziele für eine sichere und verantwortungsvolle Gestaltung des eigenen Mobilitätsverhaltens haben zur Grundlage die von der Bundesanstalt für das Straßenwesen BAST entwickelten Standards und Kompetenzbereiche. Sie beschreiben die verkehrsrelevanten Kenntnisse und Fertigkeiten, die Kinder nach dem Kindergarten bzw. nach der Grundschulzeit mit Abschluss der Radfahrprüfung, Jugendliche am Ende der Jahrgangsstufe 7 an der Schwelle zur motorisierten Verkehrsteilnahme, am Ende der Jahrgangsstufe 9 bzw. 10 beim Verlassen der Hauptschule oder der Realschule sowie nach Jahrgangsstufe 12 bzw. 13 in Gymnasium und beruflichen Schulen als junge Fahranfänger erworben haben sollen. Ihnen vorangestellt werden allgemeine, für die Persönlichkeitsbildung notwendige personale Kompetenzen, die aber wesentlichen Einfluss haben auf die Teilnahme am Straßenverkehr.

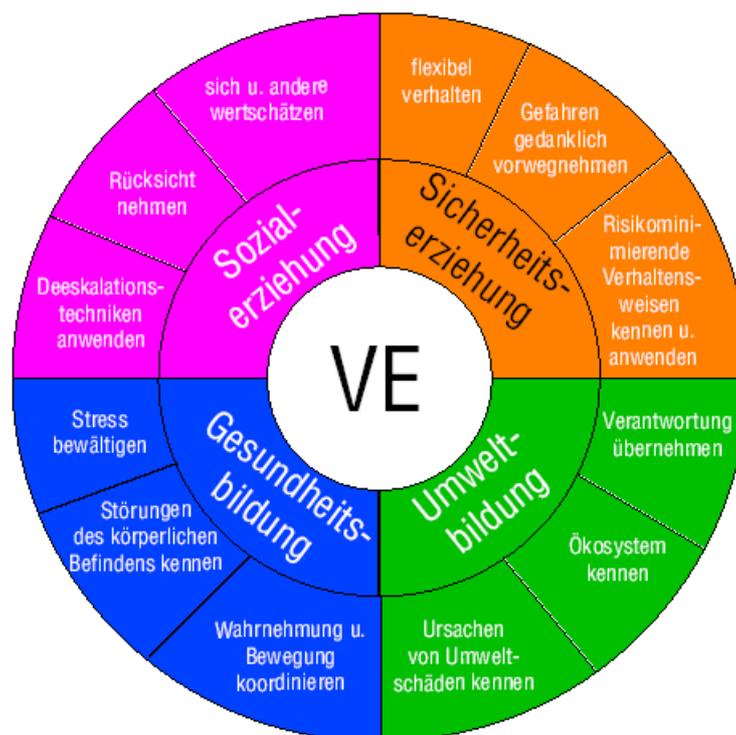
Allgemeine Kompetenzen im Bereich Verkehr, Sicherheit und Mobilität

Neben ausschließlich auf das Verkehrsverhalten bezogenen Fähigkeiten und Fertigkeiten sind auch folgende allgemeine Kompetenzen von zentraler Bedeutung für den Aufbau einer sicheren und verantwortungsbewussten Verkehrsteilnahme:

- **Selbstwert** • Bewusstsein dafür, dass der Wert eines Menschen nicht von äußeren Maßstäben abhängig ist / Die eigene Person und ihre verkehrsrelevanten Fähigkeiten richtig einschätzen können / Das eigene Leben und die Gesundheit als hohen Wert schützen
- **Verantwortung** • Bereitschaft und Fähigkeit, Verantwortung für sich und andere zu übernehmen / Empathiefähigkeit / Verantwortung im Verkehrsgeschehen als Beziehungsgefüge aller Partner verstehen und sein Verhalten danach ausrichten
- **Toleranz** • Anderen Schwächen und Fehler zubilligen / Bewusstsein dafür, dass sich aus Fehlern anderer Gefährdungen für die eigene Person ergeben können / Fähigkeit und Bereitschaft, Fehler anderer durch situationsgerechtes Verhalten zu kompensieren
- **Verlässlichkeit** • Verständnis dafür, dass Verlässlichkeit eine wichtige Grundlage des Zusammenlebens ist / Abmachungen und Regeln anerkennen und einhalten / Durch eigene Verlässlichkeit als Vorbild wirken
- **Emotionalität** • Bewusstsein dafür, dass Emotionen das Leben begleiten / Die eigene Emotionalität kennen, Emotionen zulassen / Faktoren, die die eigene Emotionalität beeinflussen, kennen und angemessen reagieren
- **Motorik und Wahrnehmung** • Bewusstsein dafür, dass körperliche Voraussetzungen die Lebensgestaltung unmittelbar beeinflussen / Die Stärken und Schwächen des eigenen Körpers kennen und einschätzen können / Körperliche und psychomotorische Fähigkeiten durch gezielte Maßnahmen verbessern
- **Kommunizieren** • Bewusstsein dafür, dass Verständigung eine notwendige Voraussetzung für gemeinsames Handeln ist / Kommunikationswege und wichtige Grundlagen kennen / Fachbegriffe und Zeichen aus dem Bereich Verkehr und Mobilität kennen, um sich situationsgerecht verhalten zu können / Eigene Vorgehensweisen beschreiben, Lösungswege anderer verstehen und gemeinsam reflektieren / Fähigkeit zu aggressionsneutraler oder deeskalierender Kommunikation
- **Argumentieren** • Bedeutung von Argumenten für die Meinungsbildung kennen / Argumentationsbereitschaft und -fähigkeit / Aussagen hinterfragen und auf Korrektheit bzw. Angemessenheit oder Passung prüfen / Zusammenhänge erkennen, Vermutungen entwickeln, Begründungen suchen und nachvollziehen
- **Problemlösen** • Kenntnisse, Fertigkeiten und Fähigkeiten bei der Bewertung konkreter Situationen anwenden / Zusammenhänge erkennen und auf ähnliche Sachverhalte übertragen / Lösungsstrategien entwickeln und nutzen

So sehr allgemeine Kompetenzen im Bereich Verkehr und Mobilität für die Entwicklung einer gefestigten Persönlichkeit und für eine von Verantwortung und Partnerschaft getragene Teilnahme am Straßenverkehr unerlässlich sind, dürfen andere, für Verkehr und Mobilität spezifische Kompetenzen nicht vernachlässigt werden. Für eine sichere und verantwortungsbewusste Teilnahme am Straßenverkehr ist es zwingend notwendig, dass die Kinder und Jugendlichen lernen, mit Gefahren in ihrer Lebensumwelt verantwortungsvoll umzugehen, risikominimierende Verhaltensweisen anzuwenden, Regeln kennen und anerkennen sowie sich umwelt- und gesundheitsbewusst zu verhalten. Darüber hinaus sollen sich Schüler kritisch mit den Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch und Natur, seinen jetzigen und zukünftigen Folgen beschäftigen und nach Lösungsmöglichkeiten für auftretende Probleme suchen.

Allgemeine und inhaltliche Kompetenzen können nicht nur in den einzelnen Fächern der Schule, sondern auch im Rahmen der Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung entwickelt werden. Sie können problemlos auf die gesamte schulische Bildungs- und Erziehungsarbeit übertragen werden. Um Nachhaltigkeit im Erwerb der allgemeinen wie der inhaltlichen Kompetenzen zu erreichen, ist eine durch alle Schularten und Altersstufen kontinuierliche und regelmäßige Verkehrssicherheitsarbeit und Mobilitätsbildung notwendig.



Die Kompetenzen für die Bereiche 3 und 4 wurden in folgenden Ausführungen zusammengefasst dargestellt. Zusätzlich wurde der Bereich „Erscheinungen, Bedingungen und Folgen des gegenwärtigen Verkehrs und seine zukünftige Gestaltung“ als Bereich 4 in die Auflistung aufgenommen. Es erscheint wichtig, die Schüler zur Verantwortung in Bezug auf eine nachhaltige, zukunftsfähige Gestaltung des Verkehrsgeschehens vorzubereiten und zur Mitgestaltung im Sinne des „mündigen Bürgers“ aufzufordern.

B: Inhaltsbezogene Kompetenzen im Bereich Verkehr, Sicherheit und Mobilität

Die folgenden Standards und inhaltsbezogenen Kompetenzen umfassen alle wesentlichen Aspekte von Verkehr und Mobilität:

Elementarbereich

1. Mit Gefahren in der Lebensumwelt verantwortungsvoll umgehen und sich für die Unfallverhütung einsetzen

1.1 Gefahrenbewusstsein und Verhaltensstrategien bei der Verkehrsteilnahme

Biologische, psychologische Grundlagen
Physikalisch-technische Voraussetzungen

Über grundlegendes Gefahrenbewusstsein in alltäglichen Verkehrssituationen verfügen

- *Unter Anleitung (Polizei, Erzieher und Eltern) Verkehrssituationen im Spiel bewältigen*
- *Kalkulierbare Gefahrensituationen bewältigen*

Um die Notwendigkeit von Schutzkleidung wissen

- *Merkmale von Helm, Reflektoren und heller Kleidung kennen*
- *Schutzkleidung zuverlässig tragen*

Entwicklungsangemessene Wahrnehmung und sensomotorische Fähigkeiten besitzen

Über Selbstständigkeit und Sicherheit als Fußgänger im nahen Lebensraum verfügen

Mit entwicklungsangemessenen Fahrgeräten sicher umgehen

1.2 Selbstkompetenz, Selbstreflexion, Selbst-/Fremdbild

Sich selbst als wichtig und wertvoll annehmen

Notwendigkeit der schützenden Aufsicht erkennen und akzeptieren

Über eine positive Selbsteinschätzung und Selbstvertrauen verfügen

Eigene verkehrsrelevante Fähigkeiten und Grenzen wahrnehmen

1.3 Erste Hilfe, Verhalten bei Unfällen

Erkennen von Notfällen und Gefahrensituationen

- *Hilfe holen können*
- *Sich aus Gefahrenbereichen begeben können*

2. Teilnahme am Straßenverkehr und dem weiteren Mobilitätsgeschehen als ein auf Partnerschaft gerichtetes soziales Verhalten

2.1 Regeln kennen und konstruktiv anwenden

Bedeutsame Regeln und Verhaltensweisen im Lebensumfeld beherrschen

Sich über Partner im Straßenverkehr bewusst sein

2.2 Lebensstilfragen und –einstellungen

Positive Einstellungen zum Leben erwerben

- *Grundlegende Einsichten in Strukturen des sozialen Miteinanders erwerben*
- *Einhaltung von Regeln einfordern können*

2.3 Empathie-, Kommunikations- und Kooperationsfähigkeit

Bereit sein, sich auf andere einzulassen

- *Gestik und Mimik als Ausdruck von Absichten einsetzen*
- *Im Umgang mit anderen Rücksicht zeigen*

3. Umwelt- und gesundheitsbewusstes Verkehrs- und Mobilitätsverhalten

3.1 Ressourceneinsatz und –verbrauch

Natur als Lebensgrundlage erkennen und schützen

3.2 Adäquate Verkehrsmittel kennen lernen

Verschiedene Verkehrsmittel im Lebensraum kennen

4. Erscheinungen, Bedingungen und Folgen des gegenwärtigen Verkehrs und seine zukünftige Gestaltung

4.1 Verkehr als System analysieren und bewerten

Verkehrsräume für Fußgänger kennen

4.2 Politische, planerische und gestalterische Aspekte

Verständnis, dass Lebensräume geplant und gestaltet werden

4.3 Interessen vergleichen und beurteilen

Eigene Interessen formulieren

Deutlich geäußerte Interessen anderer anerkennen

4.4 Einflussnahme auf den politischen Entscheidungsprozess

Sich als Teil einer Gemeinschaft wahrnehmen

Primarstufe bis 4. Klasse

1. Mit Gefahren in der Lebensumwelt verantwortungsvoll umgehen und sich für die Unfallverhütung einsetzen

1.1 Gefahrenbewusstsein und Verhaltensstrategien bei der Verkehrsteilnahme

Biologische, psychologische Grundlagen
Physikalisch-technische Voraussetzungen

Kennen der Grundlagen von Informationsaufnahme und –verarbeitung und über ein Gefahrenbewusstsein verfügen

- *Motorische und koordinative Fertigkeiten besitzen*
- *Wissen um Gefahrenquellen bei der Nutzung kindgerechter Fortbewegungsmittel*

1.2 Selbstkompetenz, Selbstreflexion, Selbst- / Fremdbild

Um eigene Stärken und Schwächen wissen und sich als Teil der Lebensumwelt angemessen verhalten

- *Selbsteinschätzung und Reflexionsfähigkeit entwickeln*
- *Verantwortung für sich selbst erkennen und wahrnehmen*

1.3 Erste Hilfe, Verhalten bei Unfällen

Hilfsbedürftigkeit in Notfällen sowie Gefahrensituationen erkennen und angemessen reagieren können

- *Notruf absetzen können*
- *Einblicke in die Erste Hilfe gewinnen, z.B. Juniorhelfer*

2. Teilnahme am Straßenverkehr und dem weiteren Mobilitätsgeschehen als ein auf Partnerschaft gerichtetes soziales Verhalten

2.1 Regeln kennen und konstruktiv anwenden

Grundlegende Verhaltensregeln im Umgang mit anderen Verkehrsteilnehmern beherrschen und anwenden

- *Elementare Vorschriften, Zeichen und Regelungen kennen*
- *Partnerschaftliches Verhalten verinnerlichen*

2.2 Lebensstilfragen und –einstellungen

Um eigene Stärken und Schwächen in verschiedenen Rollen und Situationen wissen

- *Sich als Verkehrsteilnehmer in verschiedenen Rollen wahrnehmen*
- *Das eigene Verhalten an verschiedene Situationen individuell anpassen*

2.3 Empathie-, Kommunikations- und Kooperationsfähigkeit

Stärken und Schwächen der Partner im Straßenverkehr in verschiedenen Verkehrssituationen kennen, einschätzen und adäquat reagieren

- *Aus unterschiedlichen Blickwinkeln das Verkehrsgeschehen beobachten, beurteilen und mit Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmer rechnen*
- *Im Wissen um die Notwendigkeit der Rücksichtnahme gegenüber schwächeren Verkehrsteilnehmern handeln können*

3. Umwelt- und gesundheitsbewusstes Verkehrs- und Mobilitätsverhalten

3.1 Ressourceneinsatz und –verbrauch

Verschiedene Verkehrsmittel benennen und bewerten

- Vor- und Nachteile abwägen
- Lokale Bedingungen bei der Auswahl berücksichtigen

3.2 Adäquate Verkehrsmittelwahl

Ökologische, ökonomische und soziale Auswirkungen

Natürliche Ressourcen kennen und eigenen Verbrauch kritisch reflektieren

- Eigene Kräfte richtig einschätzen
- Auswahl der Verkehrsmittel und -wege den eigenen Möglichkeiten anpassen

4. Erscheinungen, Bedingungen und Folgen des gegenwärtigen Verkehrs und seine zukünftige Gestaltung

4.1 Verkehr als System analysieren und bewerten

Lokale Verkehrsräume kennen

- Örtliche Verkehrswege sowie eigene Verkehrsmittel vergleichen
- Individuelle Verkehrswege sicher nutzen

4.2 Politische, planerische und gestalterische Aspekte

Einfache Erklärungsansätze für lokale Verkehrsmaßnahmen verstehen

- Verkehrsplanung im Schulumfeld erkennen und nachvollziehen

4.3 Interessen vergleichen und beurteilen

Bedürfnislagen verschiedener Verkehrsteilnehmer erkennen und bewerten

4.4 Einflussnahme auf den politischen Entscheidungsprozess

Wissen um die Bedeutung lokaler politischer Entscheidungen

- Kommunale politische Gremien kennen
- Persönliche Einflussmöglichkeiten aktiv wahrnehmen

Sekundarstufe bis 7. Klasse

1. Mit Gefahren in der Lebensumwelt verantwortungsvoll umgehen und sich für die Unfallverhütung einsetzen

1.1 Gefahrenbewusstsein und Verhaltensstrategien bei der Verkehrsteilnahme

Biologische, psychologische Grundlagen

Physikalisch-technische Voraussetzungen

Erkennen der Bedeutung von Informationsaufnahme und –verarbeitung im Hinblick auf Gefahrensituationen im Straßenverkehr sowie flexibles Anwenden der motorischen Fähigkeiten

- Gefahrensituationen bewusst erkennen und vorausschauend handeln
- Sich eigener Reaktionszeit bewusst sein
- Erlernte motorische Fähigkeiten situationsangemessen umsetzen
- Negative Auswirkungen gesundheitsschädlicher Verhaltensweisen beurteilen

Physikalisch-technisch bedingte Gefahrenquellen im Straßenverkehr kennen sowie deren Grundlagen verstehen und anwenden

- Unterschiedliche Bremsmethoden und Bremswege kennen und Auswirkungen auf das Fahrverhalten reflektieren
- Weitere Grenzen der Benutzung des Fahrrads und von Trendsportgeräten kennen

1.2 Selbstkompetenz, Selbstreflexion, Selbst- / Fremdbild

Eigenes Verhalten überdenken, modifizieren und sich als Teil der Lebensumwelt verantwortungsvoll verhalten

- Rechtliche Aspekte der Verkehrsteilnahme und deren Konsequenzen kennen
- Angemessene Verhaltensweisen in einer komplexen Verkehrssituation anwenden
- Mögliches Verhalten von Partnern antizipieren (Verkehrssinn entwickeln)

1.3 Erste Hilfe, Verhalten bei Unfällen

Sich seiner Rolle als Helfer bewusst sein und aktiv werden

- Die einzelnen Teile der Rettungskette umsetzen
- Grundlegende Inhalte der Ersten Hilfe lernen und anwenden können

2. Teilnahme am Straßenverkehr und dem weiteren Mobilitätsgeschehen als ein auf Partnerschaft gerichtetes soziales Verhalten

2.1 Regeln kennen und konstruktiv anwenden

Verhaltensstrategien im Umgang mit anderen Verkehrsteilnehmern entwickeln, Regeln anwenden und auf deren Einhaltung achten

- Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer beobachten und bewerten
- Eigene Verhaltensweisen analysieren und Konsequenzen ziehen
- Folgen von Verstößen (Deliktfähigkeit, Strafmündigkeit) reflektieren

2.2 Lebensstilfragen und –einstellungen

Rollenverhalten kennen, Rollenbewusstsein entwickeln und Konsequenzen ableiten können

- Lokale gruppenspezifische Prozesse erkennen, Erscheinungsformen beschreiben und Auswirkungen diskutieren
- Rollenverhalten analysieren und angemessen auf Konfliktsituationen reagieren

2.3 Empathie-, Kommunikations- und Kooperationsfähigkeit

- Sich seiner Rolle als mögliches Vorbild bewusst werden, als Helfer aktiv werden*
- *Bewusstsein für die persönliche Individualität entwickeln*
 - *Sich altersgemäß für die Gemeinschaft einsetzen*

3. Umwelt- und gesundheitsbewusstes Verkehrs- und Mobilitätsverhalten

3.1 Ressourceneinsatz und –verbrauch

- Fossile und erneuerbare Energieträger vergleichen und ihre Relevanz für die Zukunft bewerten*
- *Bedingte Verfügbarkeit fossiler Brennstoffe einschätzen und bewerten*
 - *Ursachen und Auswirkungen von Schadstoffemissionen kennen*

3.2 Adäquate Verkehrsmittelwahl

Ökologische, ökonomische und soziale Auswirkungen

- Verkehrsverhalten im Hinblick auf die Umweltauswirkungen kritisch reflektieren*
- *Ökologisches Fehlverhalten im Straßenverkehr bewerten*

4. Erscheinungen, Bedingungen und Folgen des gegenwärtigen Verkehrs und seine zukünftige Gestaltung

4.1 Verkehr als System analysieren und bewerten

- Die unterschiedlichen Verkehrsstrukturen in Stadt und Land kennen*
- *Verfügbare Verkehrsmittel bewerten*
 - *Vor- und Nachteile des ÖPNV kennen*

4.2 Politische, planerische und gestalterische Aspekte

- Hintergründe für lokale Verkehrsmaßnahmen kennen und verstehen*
- *Zusammenhang von Infrastruktur und Industrie erkennen*
 - *Um die Bedeutung von Verkehrsplanung wissen*

4.3 Interessen vergleichen und beurteilen

- Gründe für bestehende Verhältnisse und künftige Entwicklungen der Verkehrssituation verstehen*
- *Widerstrebende Bedürfnisse unterschiedlicher Interessensgruppen erkennen*
 - *Demokratische Entscheidungsprozesse zur Verkehrsplanung nachvollziehen und respektieren*

4.4 Einflussnahme auf den politischen Entscheidungsprozess

- Altersgemäße Möglichkeiten der persönlichen Einflussnahme auf lokaler Ebene kennen*
- *Institutionen auf kommunaler Ebene kennen*
 - *Eigene Interessen vertreten können*

Sekundarstufe bis 9. / 10. Klasse

1. Mit Gefahren in der Lebensumwelt verantwortungsvoll umgehen und sich für die Unfallverhütung einsetzen

1.1 Gefahrenbewusstsein und Verhaltensstrategien bei der Verkehrsteilnahme

Biologische, psychologische Grundlagen

Physikalisch-technische Voraussetzungen

Umfassende Kenntnisse der Informationsaufnahme und –verarbeitung sowie kritische Reflexion von Gefahrensituationen

- *Suchtmittel und ihre Auswirkungen auf verkehrsrelevante Kompetenzen kennen*
- *Bewusstsein für stoffgebundenen Konsum und für Suchtformen*

Kenntnisse physikalischer Gesetze und deren Auswirkungen

- *Kräfte und ihre Wirkungen bei motorisierten Zweirädern kennen*
- *Visuelle und akustische Reizverarbeitung begreifen*

1.2 Selbstkompetenz, Selbstreflexion, Selbst- / Fremdbild

Kritisches Wahrnehmen der eigenen Person und der Umwelt in unterschiedlichen Situationen

- *Sich des Jugendlichkeitsrisikos bewusst sein und dieses minimieren*
- *Fähigkeit der Selbstdisziplin in Peergroups (Stärkung des Selbstbewusstseins)*
- *Bewusstsein, dass der Wert eines Menschen nicht von Äußerlichkeiten wie Fahrzeug und Sportlichkeit abhängt*

1.3 Erste Hilfe, Verhalten bei Unfällen

Maßnahmen der Ersten Hilfe sicher anwenden

2. Teilnahme am Straßenverkehr und dem weiteren Mobilitätsgeschehen als ein auf Partnerschaft gerichtetes soziales Verhalten

2.1 Regeln kennen und konstruktiv anwenden

Verhaltensregeln in der konkreten Situation kritisch überprüfen, Konsequenzen von Fehlverhalten / Regelverstößen kennen und verschiedene Möglichkeiten abwägen

- *Einblick in die Notwendigkeit von Gesetzen*
- *Folgen von Verstößen (Deliktfähigkeit, Strafmündigkeit)reflektieren*
- *Konsequenzen von Fehlverhalten für den Erwerb der Fahrerlaubnis analysieren*

2.2 Lebensstilfragen und –einstellungen

Eigenverantwortlich Entscheidungen treffen (Vorbildfunktion, Risikobewusstsein)

2.3 Empathie-, Kommunikations- und Kooperationsfähigkeit

Soziale und kommunikative Strategien und Zusammenhänge anwenden und verinnerlichen

- *Bewusstsein der emotionalen Auswirkung eigenen Verkehrsverhaltens auf andere*

3. Umwelt- und gesundheitsbewusstes Verkehrs- und Mobilitätsverhalten

3.1 Ressourceneinsatz und –verbrauch

*Ursachen und Auswirkungen von Schadstoffemissionen bewerten und beurteilen
- Luftverschmutzung, zukunftsorientierte Technologien*

3.2 Adäquate Verkehrsmittelwahl

Ökologische, ökonomische und soziale Auswirkungen

*Verkehrsprojekte analysieren und Mobilitätsverhalten reflektieren
- Verkehrsmittel kritisch auswählen und umweltbewusst nutzen*

4. Erscheinungen, Bedingungen und Folgen des gegenwärtigen Verkehrs und seine zukünftige Gestaltung

4.1 Verkehr als System analysieren und bewerten

Ursachen, Erscheinungen und Folgen der Verkehrsentwicklung nachvollziehen

4.2 Politische, planerische und gestalterische Aspekte

Politische, planerische und gestalterische Auswirkungen und Folgen des Verkehrs in größere Zusammenhänge einordnen

4.3 Interessen vergleichen und beurteilen

Wege und Formen kennen, eigene Interessen zu vertreten

4.4 Einflussnahme auf den politischen Entscheidungsprozess

Über vertiefte Kenntnisse demokratischer Entscheidungsprozesse verfügen

Gymnasiale Oberstufe (11. / 12. Klasse)

1. Mit Gefahren in der Lebensumwelt verantwortungsvoll umgehen und sich für die Unfallverhütung einsetzen

1.1 Gefahrenbewusstsein und Verhaltensstrategien bei der Verkehrsteilnahme

Biologische, psychologische Grundlagen
Physikalisch-technische Voraussetzungen

Sich biologischer und psychologischer Prozesse im Körper bewusst sein

Umfassende vertiefte Kenntnisse der biologischen, psychologischen und sozialen Verhaltensmuster

- Die Bedeutung von sozialen Gruppen (Peergroups) und deren Dynamik einschätzen
- Das Jugendlichkeitsrisiko verinnerlichen
- Sich des Anfängerrisikos bewusst sein

Detaillierte Kenntnisse von physikalisch-technischen Gesetzmäßigkeiten sowie fahrphysikalischen Grundlagen

- Sich der technischen Anforderungen und physikalischen Gesetzmäßigkeiten unterschiedlicher Verkehrsmittel bewusst sein

1.2 Selbstkompetenz, Selbstreflexion, Selbst- / Fremdbild

Einschätzung und Bewertung des eigenen und fremden Fehlverhaltens

Persönlichkeitsprofil erstellen und diskutieren

- Fremdes Verhalten analysieren (Körpersprache, Mimik und Gestik, Vorhersage von Handlungen)
- Risikominimierende Handlungsoptionen erkennen und anwenden
- Defensive Fahrweise als Grundhaltung verinnerlichen

1.3 Erste Hilfe, Verhalten bei Unfällen

Auf der Grundlage von rechtlichen und humanitären Aspekten der Hilfeleistung situationsangemessen handeln

- Verantwortungsvolle Handlungsweisen anwenden
- Erworbenes Wissen weitergeben

2. Teilnahme am Straßenverkehr und dem weiteren Mobilitätsgeschehen als ein auf Partnerschaft gerichtetes soziales Verhalten

2.1 Regeln kennen und konstruktiv anwenden

Vertieftes Verständnis von Regelnetzwerken situationsangemessen anwenden

2.2 Lebensstilfragen und -einstellungen

Kenntnis und Bewertung unterschiedlicher Lebensstile; Reflexion eigener Einstellungen und Entwicklung einer verantwortlichen Lebensplanung

- Gesellschaftliche Veränderungsprozesse wahrnehmen und diese bei persönlichen Entscheidungen berücksichtigen

2.3 Empathie-, Kommunikations- und Kooperationsfähigkeit

Analyse und Bewertung verschiedener Rollen im Mobilitätsgeschehen
- Positive und negative Verhaltensweisen analysieren und diskutieren
- Als mündiger Verkehrsteilnehmer partnerschaftlich handeln

3. Umwelt- und gesundheitsbewusstes Verkehrs- und Mobilitätsverhalten

3.1. Ressourceneinsatz und –verbrauch

Vertiefte Kenntnis über den sinnvollen Umgang mit Ressourcen und nachhaltige Entwicklung
- Ökologisch, ökonomisch, kulturell und sozial fundierte Entscheidungen treffen

3.2 Adäquate Verkehrsmittelwahl

Ökologische, ökonomische und soziale Auswirkungen

Die eigene Verkehrsmittelwahl im Hinblick auf die gesellschaftlichen Auswirkungen abwägen
Das eigene Mobilitätsverhalten bewerten und Handlungsalternativen ableiten
Die Bedeutung der Mobilitätsgesellschaft für die Volkswirtschaft erkennen

4. Erscheinungen, Bedingungen und Folgen des gegenwärtigen Verkehrs und seine zukünftige Gestaltung

4.1 Verkehr als System analysieren und bewerten

Zusammenhänge der verschiedenen Verkehrssysteme erkennen und ihre Bedeutung für die volkswirtschaftliche Entwicklung beurteilen

4.2 Politische, planerische und gestalterische Aspekte

Aktive Teilnahme an politischen, planerischen und gestalterischen Prozessen

4.3 Interessen vergleichen und beurteilen

Gesellschaftliche Interessenslagen bewerten
Die Bedürfnisse einer pluralistischen Gesellschaft verstehen
Konsequenzen für das eigene Handeln ziehen

4.4 Einflussnahme auf den politischen Entscheidungsprozess

Sich in politische Entscheidungsprozesse einbringen
Ökonomische und soziale Auswirkungen eigener Vorschläge berücksichtigen