



Grundlagen und Ziele schulischer Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung

Verkehrserziehung ist kein Fach wie jedes andere. Die Inhalte zeitgemäßer Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung werden innerhalb vieler Fächer oder auch im Rahmen fächerübergreifender Projekte oder AGs in den Schulalltag eingebunden. Dies beinhaltet Chancen und Risiken.

I. Ein Blick zurück – Verkehrserziehung bis 1994

a) Mehr Sicherheit für Kinder – Der Beginn der Verkehrserziehung

Verkehrserziehung nimmt im Rahmen des allgemeinen Erziehungsauftrags der Schule einen festen Platz in Rahmenvorgaben und Lehrplänen ein. Die Notwendigkeit, Schüler „fit zu machen“ für den Straßenverkehr, war und ist unbestritten. Die Inhalte und Methoden haben sich in den zurückliegenden Jahrzehnten indes grundlegend gewandelt. Die Weiterentwicklung der allgemeinen Didaktik hat dabei ebenso eine Rolle gespielt wie fachspezifische Überlegungen, Erkenntnisse und Notwendigkeiten.

In den 50-er und 60-er Jahren gaben die alarmierend steigenden Unfallzahlen von Kindern und Jugendlichen den Anstoß, Kinder in den Schulen „verkehrssicherer“ zu machen. Verkehrserziehung begriff man damals in erster Linie als Sicherheitserziehung: Unfallvermeidung und das Erlernen von Verkehrsregeln standen im Mittelpunkt.

1972 wurde durch einen gemeinsamen Beschluss der Kultusminister die Verkehrserziehung als eine fächerübergreifende Aufgabe definiert. Damit wurden Perspektiven aufgezeigt, die 22 Jahre später von der Kultusministerkonferenz (KMK) in einer neuen Empfehlung konkretisiert und weiterentwickelt wurden.

b) Ein Meilenstein – Die Empfehlung der KMK aus dem Jahre 1994

In diesem Dokument wird Verkehrserziehung über reine Unfallvermeidung und Regelvermittlung hinaus als Integration von Sicherheits-, Sozial-, Umwelt- und Gesundheitserziehung verstanden. Daneben unterstreicht die Empfehlung die Notwendigkeit der Vermittlung von Grundkompetenzen, die es Kindern überhaupt erst erlauben, sich im Straßenverkehr – und nicht nur dort – sicher und selbstständig zu bewegen.

Was bedeuten diese theoretisch anmutenden KMK-Begrifflichkeiten für die Praxis? Was verbirgt sich hinter den Reformbegriffen im Detail?

II. Was ist „moderne“ Verkehrserziehung?

Ein paar Regeln, erste Orientierungshilfen für den Schilderwald, die Radfahrprüfung – so haben unzählige Schüler über Jahrzehnte Verkehrserziehung erlebt und bisweilen erlitten. Erst in den 90-er Jahren hat sich schrittweise ein neues Verständnis von Mobilitätserziehung entwickelt und durchgesetzt. Ein zeitgemäßes Mobilitätsverständnis fordert ein grundlegendes Umdenken aller Verkehrsteilnehmer.

Regeln lernen reicht alleine nicht aus! Moderne Verkehrserziehung vermittelt Schülern grundlegende Fähigkeiten und Kompetenzen, um sicher und selbstverantwortlich am Verkehr teilnehmen zu können. Dazu gehören Bewegungs- und Wahrnehmungssicherheit ebenso wie ein Umdenken in ökologischen Fragen. Kinder müssen auch in Zukunft in der Lage sein, sich unter den gegebenen Verkehrsverhältnissen zurechtzufinden. Das heißt aber nicht, sich kritiklos bestehenden Verhältnissen anzupassen. Im Gegenteil.

Die KMK-Empfehlung hebt ausdrücklich hervor, dass Verkehr eine „fortwährende Gestaltungsaufgabe“ ist. Im Kommentar des Verkehrspädagogischen Ausschusses der Deutschen Verkehrswacht heißt es, der Gestaltungsauftrag „spiegelt sich auch schon in der schulischen Verkehrserziehung, indem Verkehr als veränderbarer Lebensbereich dargestellt wird, als ein Handlungs- und Entscheidungsfeld, an dem Menschen mit unterschiedlichen Interessen beteiligt sind und an das auch schon Kinder ihre Bedürfnisse herantragen können.“

Die Straße wird nicht länger als abstraktes Rechtssystem gesehen – „Hier musst du halten, dort darfst du fahren“ –, sondern als soziales Interaktionssystem. In Verkehrssituationen begegnen Menschen Menschen, müssen sie mit anderen und auf andere reagieren. Regeln sind zwar wichtig, reichen aber nicht aus, um sich im Verkehr adäquat verhalten zu können.

Darüber hinaus gewinnen neue Aspekte an Bedeutung. Immer deutlicher erkennen wir die Grenzen individueller Mobilität, zu Stoßzeiten herrscht in vielen Städten Stillstand. Die Umweltbelastung durch den Straßenverkehr lässt sich nicht wegdiskutieren. Fragen nach einer intelligenten Verkehrsmittelwahl gehören ebenso in den Unterricht wie ökologische Belange.

Auch muss die Schule auf die veränderten Umstände reagieren, unter denen Kinder aufwachsen. Jungen und Mädchen bewegen sich immer weniger, verbringen immer mehr Zeit vor der „Glötze“ oder dem Computer. Sie werden unsicher in ihren Bewegungen und damit auch im Verkehr. Regelmäßige Bewegungsspiele sind daher ein wichtiger Bestandteil schulischer Verkehrserziehung in der Primarstufe.

III. Verkehrserziehung im Rahmen allgemeiner Erziehungsziele

Zeitgemäße Verkehrs- und Mobilitätserziehung leistet einen wichtigen Beitrag zur Sicherheits-, Sozial-, Umwelt- und Gesundheitserziehung. Sie setzt auf verantwortungsvolle und kompetente Verkehrsteilnahme, bezieht Fragen der Verkehrsentwicklung ebenso ein wie die Förderung des allgemeinen Sozialverhaltens.

Verkehrserziehung als Beitrag ...

... zur Sicherheitserziehung

Verkehrsregeln lernen bedeutet noch nicht, sie auch anwenden zu können. Die Orientierung an festen Prinzipien wird konkreten Verkehrssituationen nicht gerecht. Kinder müssen situationsbezogene und vorausschauende Verhaltensweisen lernen. Dies setzt das Vorhandensein grundlegender Normen voraus, die Jungen und Mädchen erst recht spät entwickeln.

Da Grundschüler oft noch nicht in der Lage sind, abstrakte Regeln auf konkrete Situationen zu übertragen und ihre Fähigkeit zum Wissenstransfer noch entwickelt werden muss, ist das didaktische Prinzip des Ortsbezugs von entscheidender Bedeutung.

... zur Sozialerziehung

Wir sind nicht allein auf der Straße. Menschen bewegen sich dort auf sehr engem Raum zusammen mit anderen. Verkehr ist ein soziales Interaktionssystem, das Situationsorientierung, Flexibilität und die Fähigkeit, Entwicklungen vorher zu erkennen, erfordert.

Verkehrsverhalten ist ein spezieller Fall des allgemeinen Sozialverhaltens unter erschwerten Verständigungsbedingungen, zum großen Teil also Wahrnehmung- und Deutungsarbeit. Wie verhält sich der andere Autofahrer? Beachtet er die Vorfahrt des Radfahrers? Hohe soziale Kompetenz ist eine unerlässliche Grundlage für eine sichere Bewältigung des Straßenverkehrs.

... zur Umwelterziehung

Umweltschutz besitzt in den Lehrplänen hohe Priorität. Einen wichtigen Beitrag zur Umwelterziehung leistet Verkehrserziehung – und umgekehrt. Ökologische Belange sind aus der Mobilitätsbildung gar nicht mehr wegzudenken. Die rasante Verkehrsentwicklung wirft Fragen nach dem Schutz der Natur und einer lebenswerten Umwelt auf, für die Heranwachsende sensibilisiert werden müssen.

Sie sollen lernen, kreativ mitzudenken, mitzuhandeln und mitzuwirken. Konkret heißt dies beispielsweise: „Wie soll der Radweg gestaltet werden?“, „Müssen wir zum Kino mit dem Auto fahren?“. Darüber hinaus sollen sie sich auch mit allgemeinen Folgen der Verkehrsentwicklung auseinandersetzen. „Kann nicht ein Großteil der Transporte auf die Bahn verlagert werden?“, „Ist es notwendig, so viele Waren zu transportieren?“.

... zur Gesundheitserziehung

Verkehrs- und Gesundheitserziehung sind enger miteinander verbunden, als man zunächst denkt. Für alle Lebensbereiche, in denen Menschen sich bewegen, gilt: Sobald „Fortbewegung“ mit ins Spiel kommt, werden Handlungen unfallträchtiger. Systematische Bewegungserziehung hat daher speziell bei Kindern im Vor- und Grundschulalter eine hohe unfallverhütende Bedeutung. Auch die geistig-seelische Reifung hängt eng mit der Entwicklung körperlicher Fähigkeiten zusammen.

Anliegen einer systematischen Bewegungserziehung ist es daher, psychische und motorische Fähigkeiten zugleich zu fördern (Psychomotorik). So bauen Kinder Grundlagen der Wahrnehmungsfähigkeit, der Reaktions- und Bewegungsgeschicklichkeit auf, die unentbehrliche Voraussetzungen für eine sichere Verkehrsteilnahme sind.

IV. Verkehrserziehung in der Schule – Eine Zwischenbilanz

a) Höhen und Tiefen – Verkehrserziehung und Mobilitätserziehung in der Primar- und Sekundarstufe

Mehr als drei Jahrzehnte sind vergangen, seit die Kultusminister erstmals gemeinsam einen Beschluss zur Verkehrserziehung in der Schule verabschiedet haben. Auch die Überarbeitung aus dem Jahre 1994 liegt inzwischen schon fast eineinhalb Jahrzehnte zurück, so dass es an der Zeit scheint, eine erste Bilanz zu ziehen.

In den Lehrplänen für die Grundschule ist die Verkehrserziehung durchweg fest verankert. Die flächendeckend in der gesamten Bundesrepublik durchgeführte Radfahrprüfung ist nur ein Beispiel dafür.

Anders sieht es – leider – an weiterführenden Schulen aus. Hier spielt Mobilitätsbildung immer noch eine unbedeutende Rolle. Positive Ausnahmen, wie sie aus vielen Hauptschulen bekannt sind, ändern nichts an der Tatsache, dass verkehrserzieherische Themen insgesamt recht stiefmütterlich behandelt werden. Das in den Augen vieler etwas hölzerne Image des „Fachs“ trägt ebenso dazu bei wie die mangelnde Präsenz von Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung im Rahmen des Lehramtstudiums und der Referendarausbildung. So gibt es bis heute keine Didaktik der Verkehrserziehung. Ein einziger Lehrstuhl für Verkehrserziehung – an der Universität Duisburg-Essen – spricht Bände über den Stellenwert von Mobilitätsbildung im Hochschulbereich.

Dabei ist Verkehrserziehung auch nach Abschluss der Grundschule geboten. Ein Blick auf die jährlichen Statistiken verunfallter Radfahrer im Alter von 10 bis 14 Jahren unterstreicht beispielsweise die Notwendigkeit, auch in der Sekundarstufe I mit interessantem, methodisch abwechslungsreichem Unterricht auf die Problematik des Radfahrens einzugehen. Mit Beginn der motorisierten Verkehrsteilnahme schnellen die Unfallzahlen nochmals deutlich in die Höhe.

b) Ein Fach in vielen Fächern – Die Einbettung der Verkehrs- und Mobilitätserziehung in den Unterricht

Verkehrserziehung als schulische Aufgabe im Rahmen der allgemeinen Bildungs- und Erziehungsziele erfordert, in allen Schulstufen und -arten Themen aus dem Gegenstandsbereich Verkehr in die Lehrpläne aufzunehmen. Dafür kommen zahlreiche Unterrichtsfächer in Betracht. Daneben können über die Grenzen des Fachunterrichts hinaus weitere Formen der Lern- und Unterrichtsorganisation – z.B. Projekte – durchgeführt werden, um die fächerübergreifenden Lerninhalte der Mobilitätsbildung zu vermitteln.

Verkehrserziehung eignet sich besonders, die Wirklichkeit in den Unterricht einzubringen und an die Vorerfahrungen der Schüler anzuknüpfen. Der reale Verkehrsraum lädt ein, diese Erfahrungen aufzugreifen, bei den lokalen Situationen und den jeweiligen Problemen der Schülerinnen und Schüler anzusetzen und hierfür spezifische Lösungen zu erarbeiten.

Im Folgenden sollen kurz die wichtigsten Themenschwerpunkte in den einzelnen Schulstufen vorgestellt werden.

V. Kompetenzen fördern – Verkehrserziehung in der Primarstufe

a) Zwischen Schulweg und Radfahrprüfung – Inhaltliche Schwerpunkte

Als Grundlage der Verkehrserziehung im Primarbereich formuliert die KMK-Empfehlung eine umfassende psychomotorische Erziehung, die das Bewegungs-, Wahrnehmungs-, Anpassungs- und Reaktionsvermögen fördert. Der Unterricht ist bestimmt durch die unmittelbare Verkehrsumgebung der Schüler und ihre spezifischen Bedürfnisse als Fußgänger und Radfahrer, beim Benutzen des Schulbusses und des ÖPNV sowie als Mitfahrer im Pkw.

Zu Beginn der Schulzeit steht der Schulweg im Mittelpunkt. Ferner nimmt die Radfahrausbildung einen zentralen Raum ein, zunächst propädeutisch (1. und 2. Schuljahr), dann praktisch (3. und 4. Schuljahr). Sie gilt fast als Synonym für Verkehrserziehung in der Grundschule. (Detaillierte Informationen zu den einzelnen Themen finden Sie unter www.verkehrswacht-medien-service.de).

In den Jahrgangsstufen 1 und 4 sind etwa je 20 Stunden, in den Klassen 2 und 3 etwa je 10 Stunden im Jahr vorgesehen.

b) Kompetenzen fördern: Bewegung – Wahrnehmung – Verständigung

Ziel des Lernens ist, die Schüler auf die Herausforderungen im Leben vorzubereiten. Im Mittelpunkt modernen Unterrichts steht daher die gezielte Förderung von Grundkompetenzen. Übertragen auf die Verkehrserziehung in der Grundschule heißt das, die Bewegungs-, Wahrnehmungs- und Verständigungsfähigkeit von Kindern zu fördern.

Verkehr ist Geschwindigkeit, rasches Reagieren auf Unvorhergesehenes, Austausch von Zeichen und Gesten. Verkehrssituationen fordern speziell Kinder mit allen Sinnen, setzen sie Mehrfachanforderungen aus, denen sie oft noch nicht gewachsen sind. Regelwissen allein hilft den kleinen Verkehrsteilnehmern in solchen Situationen wenig, wenn sie nicht in der Lage sind, angemessen zu reagieren und sich verständlich zu machen.

Wichtig ist vielmehr, ihnen die drei Schlüsselkompetenzen Bewegung, Wahrnehmung und Verständigung zu vermitteln, mit deren Hilfe sie sich im Alltag bewähren können. Das reibungslose Zusammenspiel dieser drei Fähigkeiten ist für Kinder eine Grundlage sicherer Verkehrsteilnahme.

Bewegungsförderung bedeutet:

- mehr Bewegungssicherheit durch neue Bewegungserfahrungen zu erwerben,
- Geschwindigkeit erfahren (Beschleunigung / Stoppen / Abbremsen),
- den Einfluss von Bewegung auf Entscheidungsspielräume zu erkennen,
- das Reaktionsvermögen zu trainieren,
- die eigene Körperkoordination zu verbessern,
- besser das eigene Gleichgewicht halten und ausbalancieren zu können.

Wahrnehmungsförderung bedeutet:

- das Hör- und Sehvermögen zu trainieren,
- zu lernen, aus welcher Richtung ein Geräusch kommt,
- unterscheiden zu können zwischen wichtigen und weniger wichtigen Signalen und Geräuschen,
- verschiedene optische Eindrücke aufzunehmen und zuzuordnen, zwischen Formen, Farben und Größen zu unterscheiden,
- Gefahren zu erkennen und realistisch einzuschätzen,
- Geschwindigkeiten richtig einzuschätzen,
- komplexe Situationen im Straßenverkehr zu überblicken und die weitere Entwicklung zu antizipieren,
- die Schüler in die Lage zu versetzen, die Absichten anderer Verkehrsteilnehmer zu erkennen.

Verständigungsförderung bedeutet:

- die eigenen Absichten anderen eindeutig mitteilen zu können,
- Verständigungszeichen und -regeln zu erkennen (Gestik, Mimik, Handzeichen, Verkehrsregeln und -zeichen),
- mit Verständigungsproblemen flexibel umgehen zu können,

- sich in mehrdeutigen Situationen geschickt verständigen zu können.

Grundschüler, die diese Grundkompetenzen besitzen, bewegen sich wesentlich sicherer und souveräner im Verkehr als andere Kinder. Je vorausschauender sie sich verhalten, umso weniger begeben sie sich wirklich in Gefahr. Zudem fällt es ihnen leichter, ihre Erfahrungen im Verkehr zu verarbeiten und Wertmaßstäbe für ein angemessenes Verhalten zu entwickeln.

VI. Verkehrserziehung in der Sekundarstufe I

a) Die Welt wird größer – Mobilität im Jugendalter

Die Lebensgestaltung von Heranwachsenden wird in großem Maße von wachsender Mobilität geprägt. Sie nehmen häufiger und über weitere Entfernungen am Verkehr teil, die Verkehrsmittelwahl wird differenzierter. Die altersbedingte Neigung zu Regelverletzungen und riskanten Verhaltensweisen zeigt sich auch im Straßenverkehr, zugleich wächst aber auch das Interesse an sozialen, ökologischen, ökonomischen und technischen Fragestellungen.

Zunächst das Fahrrad, später auch motorisierte Fahrzeuge sind für Jugendliche nicht nur ein Transportmittel, sondern ein Symbol für Unabhängigkeit, Freiheit, ja „Lebensinn“. Verkehrssicherheit spielt in der Sicht vieler Heranwachsender dabei eine eher untergeordnete Rolle, gilt als „uncool“ und „ätzend“.

Mit Appellen an die Vernunft ist wenig zu erreichen. Die Schule hat vielmehr die Aufgabe, zu Selbstbeobachtung, Selbsterkenntnis und Selbstkritik hinzuzuführen und auf die verhaltensbestimmenden Emotionen und Motivationen der Heranwachsenden einzugehen. Statt „Du-darfst-nicht“-Botschaften auszusenden, muss sie positive Verhaltensalternativen aufzeigen und zur Entwicklung von Fähigkeiten beitragen, mit Stress und unkontrollierten Emotionen und Impulsen besser fertig zu werden. Durch eine Verbindung von sozialem, kognitivem und affektivem Lernen wird den Schülern bei der Lösung ihrer Fragen und Probleme geholfen.

Die Schule – darin sind sich die meisten Experten einig – soll keineswegs nur Wissen vermitteln und erklären, was richtig und was falsch ist. Schule kann und soll den Schülern vielmehr auch helfen, Erfahrungen zu sammeln und zu erschließen, die auf das Leben in einer zunehmend schwierigeren und komplexeren Welt vorbereiten sowie sich mit Problemen produktiv auseinanderzusetzen und verantwortlich Entscheidungen zu treffen.

b) Vom Fachunterricht zu Projekten – Inhalte und Methoden

Da Verkehrserziehung kein separates Fach mit eigenem Lehrplan und fest umrissener Stundenzahl ist, hat sie in der Sekundarstufe einen schweren Stand. Andererseits bietet kaum ein anderer Unterrichtsgegenstand so viel primäre Anschauung wie Themen der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung.

Die von der KMK für die Jahrgangsstufen 5 und 9 vorgesehenen rund 20 Stunden und für die Jahrgangsstufen 6, 7, 8 und 10 je etwa 10 Stunden pro Jahr sind bis heute in den meisten Fällen ein frommer Wunsch geblieben.

Thematische Schwerpunkte sind sicheres und verantwortungsbewusstes Rad- und Mofafahren, intelligente Verkehrsmittelwahl, sämtliche für die Teilnahme am Verkehr notwendigen rechtlichen, medizinischen, psychologischen und technischen Kenntnisse sowie Einsichten in grundlegende verkehrspolitische Fragestellungen.

Verkehrserziehung lässt sich ohne Schwierigkeiten in einzelnen Fächern unterbringen, wobei die Inhalte und Beispiele aus dem Verkehrsbereich zugleich dazu dienen, fachliche Lernziele zu verfolgen.

Einige Beispiele:

- **Deutsch**
 - Unfallmeldung
 - Unfallprotokoll
 - Bildbeschreibungen Stadtverkehr
 - Beschreibung einer Reparatur, etwa eines Fahrradschlauchs
 - Analyse der Werbung für Verkehrsmittel
- **Religion/Ethik**
 - Eigenverantwortung und Regelbefolgung im Straßenverkehr
 - Verkehr und Schöpfung
- **Physik**
 - Beschleunigung und Verzögerung
 - Brems- und Anhalteweg
 - Fliehkraft und Traktion
 - Bremswirkung der Vorder- und Hinterräder
- **Biologie**
 - Umweltverträglichkeit unterschiedlicher Verkehrsmittel und Verkehrssysteme
 - biologische Bedingungen menschlichen Verkehrsverhaltens
 - Wahrnehmung und Reaktion
 - Aggression
 - Risikoakzeptanz aus evolutionsgeschichtlicher Sicht
- **Chemie**
 - Zusammensetzung und Rückstände von Treibstoffen
 - Katalysatoren und Abgasfilter

Viele Fragestellungen und Probleme sind indes so komplex, dass sie nur schwer im Rahmen eines Faches abzuhandeln sind. Es dient der Erkenntnis, wenn sie – mit unterschiedlichen Akzentuierungen – zeitgleich in zwei oder mehreren Fächern durchgenommen werden.

Besonders Projektunterricht eignet sich ideal für fächerübergreifende Fragestellungen. Im Mittelpunkt steht der Projektgegenstand, die einzelnen Fächer gehen in einer größeren Sache auf. Zudem erlaubt diese Form des Unterrichts eine wesentlich intensivere Beschäftigung mit exemplarischen Inhalten, da der übliche 45-Minuten-Rhythmus aufgehoben wird.

Beispiele für Projektinhalte:

- Wie verhalten sich Jugendliche als Verkehrsteilnehmer?
- Wie fahrradfreundlich ist unsere Stadt/Region?
- Wir planen eine Fahrradtour.
- Mobilität und Lebensqualität: Wie mobil macht uns der Verkehr?

Schüler sind motiviert, an interessanten Projekten mitzuarbeiten. Die Schulen sollten allerdings nicht den Fehler machen, ihren Stellenwert schon dadurch herabzumindern, dass man sie sehr oft in den letzten Wochen vor den Sommerferien durchführt, „da man ohnehin nichts anderes mehr machen kann“.

Allen guten Absichten zum Trotz hat sich im Rahmen der Verkehrserziehung Projektarbeit noch nicht durchsetzen können. Dies ist umso bedauerlicher, da sich gerade Projekte mit Verkehrsbezug ideal für diese Unterrichtsform eignen.

c) Exkurs: Mofa fahren als Kursangebot

Eine Sonderstellung nimmt der Mofakurs der Deutschen Verkehrswacht ein, der als freiwillige AG stattfindet. Neben theoretischen und praktischen Fahrübungen spielen auch Fragen einer differenzierteren Verkehrsmittelwahl eine Rolle. Wert gelegt wird zudem auf eine Problematisierung der Umweltfolgen zunehmender motorisierter Verkehrsteilnahme, wobei teilweise sogar schon Solarmofas bei den praktischen Übungen zum Einsatz kommen. Auf diese Weise werden traditionelle verkehrspädagogische Formen mit modernen Inhalten verbunden.

(Die Ausführungen dieses Kapitels orientieren sich an: Deutsche Verkehrswacht (Hrsg.): Die neue Verkehrserziehung in der Schule. Kommentar zur Empfehlung der Kultusministerkonferenz vom 17.6.1994, Meckenheim 1995, S. 26 f.)

VII. Den Führerschein im Blick – Verkehrsrelevante Themen in der Sekundarstufe II

Neben dem Fahrrad benutzen Jugendliche und junge Erwachsene in der Sekundarstufe II zunehmend motorisierte Fahrzeuge. In vielen Fällen wächst ihre Verantwortung als Verkehrsteilnehmer noch, etwa wenn ein 18-Jähriger eine Reihe von Freunden im eigenen Wagen mitnimmt. Die sog. jungen Fahrer sind die unfallgefährdetste Gruppe im Straßenverkehr überhaupt. Ihr Unfallrisiko ist dreimal so hoch wie das des Bevölkerungsdurchschnitts.

Gerade auch in der Sek. II ist daher eine kontinuierliche Weiterführung von Mobilitätsbildung angemessen und notwendig. Interessant ist das Thema für die Jugendlichen allemal. In diesem Alter büffeln sie Verkehrsregeln und geben viel Geld aus, um den Führerschein zu erwerben. Dennoch hat es die Verkehrserziehung schwer in der Sek. II. Es ist oftmals schon schwierig, einen geeigneten Rahmen zu finden.

In der gymnasialen Oberstufe ist dies – zumindest theoretisch – kein Problem. Sowohl in einzelnen Fächern als auch im Rahmen von Projekten lassen sich verkehrsrelevante Themen gewinnbringend erarbeiten.

Als mögliche Inhalte empfiehlt die KMK Fragestellungen, die Schülern helfen, eigenverantwortlich, umweltbewusst und sicherheitsbewusst am Straßenverkehr teilzunehmen.

Im Einzelnen bieten sich an:

- physikalisch-technische Fragestellungen (Brems- und Anhaltewege, Fliehkräfte, Aquaplaning),
- verkehrsmedizinische Fragestellungen (Alkohol, Drogen),
- psychologische Fragestellungen (Aggressionen, Imponiergehabe),
- ökologische Fragestellungen (Schadstoffe, Tempolimit),
- ökonomische Fragestellungen (Güterverkehr, Transportmittel),
- rechtliche Fragestellungen (Haftung, Versicherung),
- philosophische Fragestellungen (Verantwortung, Leben).

Einige Beispiele aus der internationalen Verkehrsszene:

- Welthandel und -verkehr,
- Verkehrsströme im europäischen Binnenmarkt,
- Verkehr, Gesellschaft, Umwelt am Beispiel der Entwicklungsländer.

Beispiele aus den Bereichen Religion, Ethik und Philosophie:

- „Dürfen wir, was wir können?“,
- Verhältnis Mensch und Technik am Beispiel Verkehr,
- Wesen und Bedeutung der Verantwortung.

Ungleich schwieriger ist es, Verkehrserziehung in Berufsschulen zu vermitteln. Die KMK bleibt an diese Stelle merklich zurückhaltend. Ihre Formulierung „In allen beruflichen Schulen sind Verkehrserziehung und Unfallverhütung Bestandteil der allgemeinen Erziehung zur Arbeitssicherheit“ ist wenig mehr als eine unverbindliche Aufforderung.

Inzwischen gibt es einige Unterrichtsmaterialien für die Sek. II. Nähere Informationen und viele konkrete Unterrichts Anregungen bietet das Projekt „Schule-begleitet-Fahren.de“ (www.schule-begleitet-fahren.de) der Deutschen Verkehrswacht, der Berufsgenossenschaft Nahrungsmittel und Gaststätten, des Gemeindeunfallversicherungsverbandes Westfalen-Lippe, des Rheinischen Gemeindeunfallversicherungsverbandes und der Landesverkehrswacht Nordrhein-Westfalen.

(Die Ausführungen dieses Kapitels orientieren sich an: Deutsche Verkehrswacht (Hrsg.): Die neue Verkehrserziehung in der Schule. Kommentar zur Empfehlung der Kultusministerkonferenz vom 17.6.1994, Meckenheim 1995, S. 26 f.)