



**Mit Risi & Ko
unterwegs**

Impressum

Medieninhaber & Herausgeber: KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit), Schleiergasse 18, A-1100 Wien.

Tel.: +43-(0)5 77077-0, E-Mail: kfv@kfv.at

Für den Inhalt verantwortlich: Mag.^a Eva Aigner-Breuss, Mag.^a Anita Eichhorn, Dipl.-Psych.ⁱⁿ Daniela Knowles

Redaktion: KFV

Illustrationen: Walter Fröhlich, www.comicstudio.at

Druck: Wograndl Druck GmbH, Mattfersburg, 2017



 **Bundesministerium**
Bildung, Wissenschaft
und Forschung

Mit Risi & Ko unterwegs

Fächerübergreifender Unterricht zu Verkehr und Mobilität

Bereits Kinder und Jugendliche müssen mit den Verkehrsregeln, aber auch Verkehrsrisiken und entsprechenden Vermeidungsstrategien vertraut sein, da die Verkehrswelt mittlerweile unmittelbar vor unserer Haustür beginnt. Während anfangs die Eltern oder andere Aufsichtspersonen für die Kinder Sorge tragen und sie den Verkehr ausschließlich passiv erleben, nehmen sie mit fortschreitendem Alter zunehmend aktiver am Verkehrsgeschehen teil. Noch vor etwa 100 Jahren war es möglich, dass Kinder und Jugendliche ausschließlich durch die eigenen Mobilitätserfahrungen, die sie im Zuge dessen machten, in die Verkehrsstrukturen hineinwuchsen. Heute ist dies aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und Geschwindigkeitsniveaus undenkbar geworden. Nur mit elterlicher und pädagogischer Unterstützung können Heranwachsende im 21. Jahrhundert zu verantwortungsbewussten und sicheren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern werden. Verkehrserziehung bzw. Mobilitätsbildung ist unverzichtbar geworden.



Was ist Verkehrserziehung bzw. Mobilitätserziehung/-bildung?

Bis Mitte des 20. Jahrhunderts wurde in der Verkehrserziehung vor allem auf die Vermittlung von Wissen zum Verkehr und die Einhaltung von Verkehrsregeln (= Verkehrsdisziplin) Wert gelegt.¹ Normgerechtes und situationsangepasstes Verhalten des Kindes stand im Vordergrund. Als Fußgängerinnen/Fußgänger und Radfahrerinnen/Radfahrer hatten sich Kinder an den motorisierten Straßenverkehr anzupassen.² Die Anfang des 20. Jahrhunderts noch sporadischen verkehrserzieherischen Bemühungen in den Schulen nahmen, unterstützt durch außerschulische Einrichtungen, zu Sicherheitserziehung und Unfallprävention wurden damals aufgrund der hohen Kinderunfallzahlen in Europa groß geschrieben.

In den 1960er und 70er Jahren gelangte die Verkehrspädagogik zu der Erkenntnis, dass Kinder in Abhängigkeit von ihrem Alter nur begrenzt in der Lage sind, im Straßenverkehr verkehrssicher zu agieren.³ Dementsprechend wurden erstmals die motorisierten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer um Rücksicht gebeten und zu diesem Zweck bereits im Kinder- und Jugendalter soziale Kompetenzen wie Einfühlungsvermögen und Rücksichtnahme gefördert. Mit der sogenannten sozialen Wende in der Verkehrserziehung sollte der Straßenverkehr langfristig humaner werden.¹ Die seitdem rückläufigen Kinderunfallzahlen sprechen für den Erfolg dieser Trendwende. In den letzten Jahrzehnten veränderte sich die Verkehrserziehung dennoch weiter, da die Massenmotorisierung zu einem gesellschaftlichen und umwelttechnischen Problem wurde. Infolgedessen setzte sich die Verkehrserziehung mehr und mehr mit den ökologischen Folgen des ständig anwachsenden Straßenverkehrs auseinander, so dass es Ende des 20. Jahrhunderts zur ökologischen Wende in der Verkehrserziehung kam.⁴ Zu den bisherigen Zielen der Verkehrserziehung (Unfallprävention, Sicherheits- und Sozialerziehung) kamen die Umwelt- und Gesundheitserziehung hinzu. Neben der Verkehrsunfallprävention geht es in der Verkehrserziehung seitdem auch um die Prävention von Umwelt- und Gesundheitsschäden.

Heute soll Verkehrserziehung Schülerinnen und Schülern grundlegende Kompetenzen vermitteln, um sicher und zugleich selbstverantwortlich am Straßenverkehr teilnehmen zu können, und somit zur Persönlichkeitsentwicklung beitragen. Kinder und Jugendliche müssen einerseits in der Lage sein, sich unter den gegebenen Verkehrsverhältnissen zurechtzufinden, andererseits müssen sie sich ihnen nicht kritiklos anpassen, sondern sollen sie aktiv mitgestalten. Sichere, aber gleichzeitig gesunde, sozial- und umweltverträgliche Mobilität ist laut Bundesministerium für Bildung und Frauen⁵ das erklärte Ziel. Dies hat zur Folge, dass heute statt von der Verkehrserziehung immer häufiger von der Mobilitätserziehung oder Mobilitätsbildung gesprochen wird. Da sich einerseits der Verkehr nicht erziehen/bilden lässt, sondern nur die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, und andererseits Verkehrspädagogik am Menschen und dessen Mobilitätsverhalten ansetzt. Während sich jüngere Kinder vorwiegend mit den Grundlagen einer sicheren Mobilität auseinandersetzen, werden ältere Kinder an eine kritische Auseinandersetzung mit den bestehenden Mobilitätsformen herangeführt, weshalb bis zum Ende der Volksschulzeit in erster Linie von Mobilitätserziehung gesprochen wird, welche im Jugend- und Erwachsenenalter von der Mobilitätsbildung abgelöst wird.¹

¹ Limbourg, M. (2004). Von der Verkehrserziehung zur Mobilitätserziehung. In: Institut Wohnen und Umwelt: Mit dem Fahrrad durchs Netz – Konzepte und Grundlagen einer zeitgemäßen Mobilitätserziehung. Darmstadt.

² Vonolfen, W. (1954). Der Verkehrsunterricht – Handbuch für Erzieher. Dortmund: Verkehrs- und Wirtschaftsverlag.

³ Limbourg, M. (1995). Straßenverkehr und Gesundheit. Grundschule, 6.

⁴ Briese, V. & Wittekind, H. (1985). Verkehr, Umwelt, Fahrrad. Grundlagen für eine Verkehrspädagogik als ökonomisch-politische Umwelterziehung. Dortmund: Pädagogische Arbeitsstelle.

⁵ <http://netzwerk-verkehrserziehung.at/index.php?id=26> (Stand 20.04.2017)

Warum Mobilitätsbildung für die Altersgruppe 10 bis 14 Jahre?

In den Lehrplänen für die Volksschule ist die Verkehrserziehung bzw. Mobilitätserziehung heute fest verankert, an weiterführenden Schulen spielt die Mobilitätsbildung leider immer noch eine unbedeutende Rolle. Dabei ist Mobilitätsbildung auch oder gerade nach Abschluss der Volksschule relevant, wie einerseits die Entwicklungspsychologie und andererseits die Verkehrsunfallstatistik zeigen (siehe „Daten & Fakten“).

Das Bundesministerium für Bildung und Frauen⁵ sieht vor, dass Verkehrserziehung (Mobilitätserziehung) in der Sekundarstufe I in AHS bzw. Neuen Mittelschulen als Freigegegenstand oder unverbindliche Übung im Bereich der allgemeinen Interessens- und Begabungsförderung angeboten werden kann, an Allgemeinen Sonderschulen kann Mobilitätsbildung von der 6. bis zur 8. Schulstufe als unverbindliche Übung (1 Wochenstunde – soweit keine schulautonomen Bestimmungen vorliegen) offeriert werden. Inhaltlich soll auf ein sicheres und verantwortungsbewusstes Radfahren in unterschiedlichen Verkehrssituationen, auf eine möglichst rational geleitete Auswahl der Verkehrsmittel und -wege, auf die für die Teilnahme am Verkehr notwendigen rechtlichen, medizinischen, psychologischen, sozialen und technischen Kenntnisse eingegangen sowie Einsichten in grundlegende verkehrspolitische Fragestellungen vermittelt werden. Die konkret zu vermittelnden Verkehrs- und mobilitätsbezogenen Kompetenzen können dem Grundsatz erlass Verkehrs- und Mobilitätserziehung⁶ entnommen werden. Generell werden neben dem Fachunterricht fächerübergreifende Projekte, Lehrausgänge/-fahrten und Wettbewerbe als Lehr- und Lernform empfohlen.

Der Alltag von Schülerinnen und Schülern der Sekundarstufe I ist in erheblichem Umfang von der Teilnahme am Straßenverkehr geprägt. Sie nehmen häufig (erstmalig) über weitere Entfernungen am Verkehr teil und nutzen zum Teil sehr unterschiedliche Verkehrsmittel (Fahrrad, Bus, [Straßen]Bahn). Gleichzeitig zeigt sich in diesem Alter eine entwicklungsbedingte Neigung zu Regelverletzungen und riskanten Verhaltensweisen, die natürlich auch im Straßenverkehr ausgelebt wird. Insbesondere Burschen suchen bewusst das Abenteuer und Risiko. Gefahren werden ignoriert oder üben sogar eine starke Anziehungskraft aus, um die eigenen Grenzen zu testen. Der Freundeskreis und die Medien (Youtube, Facebook etc.) fördern diese entwicklungsbedingten Tendenzen oftmals noch, indem sie suggerieren, dass riskantes Verhalten cool sei. Nicht selten kommt es in dieser Altersgruppe daher infolge des mit Selbstüberschätzung gekoppelten Aktionismus zu Konflikten oder gar Unfällen.

Neben dem Abstecken der eigenen Grenzen beschäftigen sich 10-14-Jährige mehr und mehr mit sozialen, ökologischen, ökonomischen und technischen Problemen. Aufgrund dessen stößt die alleinige Vermittlung von Regeln zur Erhöhung der Verkehrssicherheit spätestens im Jugendalter an ihre Grenzen. Vielmehr müssen die Schülerinnen und Schüler sich als Teil des gesamten Verkehrsgeschehens begreifen lernen und zu eigenverantwortlichem Handeln angehalten werden.⁷

⁶ https://www.bmb.gv.at/ministerium/rs/2017_12.html (Stand 27.04.2017)

⁷ https://www.verkehrswacht-medien-service.de/mobilitaetsbildung_sek_10.html (Stand 20.04.2017)

Risi & Ko als modulares Bausteinsystem

Aufbau und Gebrauch der Mappe

Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung ist in der Primarstufe fix im Lehrplan verankert. In der Sekundarstufe ist die Verkehrserziehung als Unterrichtsprinzip bzw. als unverbindliche Übung vorgesehen (siehe Rundschreiben Nr. 12/2017 Grundsatzterlass zur Verkehrs- und Mobilitätserziehung). Für eine Umsetzung des Unterrichtsprinzips in den Schulalltag sind Unterrichtsmaterialien, die ohne wesentlichen Aufwand eingesetzt werden können, hilfreich. Das KfV bietet mit dem modularen Bausteinsystem „Mit Risi & Ko unterwegs“ für die Sekundarstufe ausgearbeitete Unterrichtsmaterialien an, die in einem theoretischen Gesamtkonzept für Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung eingebettet sind. Mittels der beschriebenen Unterrichtseinheiten werden Schülerinnen und Schülern wertvolle Strategien zur Erhöhung ihrer persönlichen Sicherheit im Straßenverkehr zur Verfügung gestellt.



Eckpunkte des modularen Bausteinsystems

Um Sie als Lehrerinnen und Lehrer bestmöglich bei der Mobilitätsbildung Ihrer Schülerinnen und Schüler zu unterstützen, wurde auf Basis von verkehrs- und entwicklungspsychologischen, soziologischen und verkehrsdidaktischen Erkenntnissen sowie den aktuellen Mobilitätsentwicklungen ein modulares Bausteinsystem entwickelt. Dieses besteht aus verschiedenen Themenschwerpunkten und entsprechenden Stundenbildern (= Bausteinen), die im Unterricht wahlweise eingesetzt werden können. Alle Bausteine haben eine einheitliche Linie bzgl. Aufbau und Design. Besonderes Augenmerk wird auf den altersgerechten Themen- und Übungsaufbau gelegt. Damit soll die „soziale Kompetenz“, die kreativen und kommunikativen Fähigkeiten zur Erprobung persönlicher Ausdrucksmöglichkeiten, die Auseinandersetzung mit sozialen Fragestellungen und die Entwicklung eines verantwortungsbewussten Verhaltens gestärkt werden.

Das modulare Bausteinsystem ist ein offenes Konzept, das einerseits konkrete Unterrichtsvorschläge anbietet, andererseits sehr flexibel nach Bedarf der einzelnen Schulen und Lehrpersonen verwendet werden kann. So können die vorgeschlagenen Stundenbilder fachspezifisch, fächerübergreifend und auch in Form von Projekten in den Unterricht integriert werden. In welcher Reihenfolge die Themen bzw. Stundenbilder abgearbeitet werden, ist hierbei Ihnen überlassen. Es bietet sich jedoch an, jedes neue Thema mit dem dazugehörigen Comic einzuführen. Zudem ist es zwar empfehlenswert, aber nicht notwendig, alle Stundenbilder eines Themenschwerpunktes umzusetzen.

Die aufbereiteten Themen stellen lediglich eine Auswahl an mobilitätsrelevanten Inhalten dar, die auf Basis verkehrspädagogischer und -psychologischer Überlegungen getroffen wurde. Das modulare Bausteinsystem kann jederzeit mit neuen Bausteinen, die aktuelle Themen und neueste Erkenntnisse aufgreifen, erweitert werden.

Zentrales Element des modularen Bausteinsystems ist die Verwendung von Leitfiguren (Identitätsfiguren). Durch die Einbettung in ein theoretisch fundiertes Gesamtkonzept und die Verwendung von Leitfiguren, die die Schülerinnen und Schüler durch alle Themen begleiten, wird die Etablierung der Mobilitätsbildung in allen Schulstufen unterstützt. Bis zur 2. Schulstufe konnte „Helmi“ erfolgreich als Identifikationsfigur eingeführt werden, für ältere Kinder und Jugendliche soll nun die Clique „Risi & Ko“ zu Leitfiguren werden. Insgesamt wurden dafür fünf archetypische Charaktere geschaffen. Die Clique begleitet die Schülerinnen und Schüler durch alle Themen der Mobilitätsbildung und bietet mit verschiedenen Comicgeschichten Anknüpfungspunkte zu unterschiedlichen Übungen und Diskussionsthemen.

Die Gruppe besteht aus folgenden Figuren:



Risi (13 Jahre) ist ehrgeizig, selbstbewusst und mutig, aber auch verlässlich und immer überlegt in ihren Aktionen. Auch hält sie ihre Freunde davon ab, größere Dummheiten zu machen.



Hugo (14 Jahre) ist schlau, risikofreudig und fair, aber oft auch gedankenlos „.... aber der Hugo aus der Vierten hat das auch schon mal gemacht“, ist der gängige Spruch, wenn Kinder über Dinge reden, die unmöglich scheinen.



Theo (11 Jahre) ist ideenreich, klug, vorausschauend und vorsichtig. Er hat auf jede Frage und für jedes Problem eine Antwort. Über seine waghalsigen Vorschläge ist er oft selbst überrascht, weil sein Ideenreichtum größer ist als sein Mut.



Keule (14 Jahre) ist gutmütig, immer gut gelaunt, witzig und bequem, aber auch bei jedem Blödsinn dabei: Vielleicht nicht immer der Schnellste, aber auf jeden Fall einer, auf den man sich verlassen kann.



Lila (12 Jahre) ist immer gut gestylt, aber auch beschützend, hilfsbereit und auf Sicherheit bedacht. Was Leute dazu antreibt, unvernünftige Dinge zu tun, wird Lila nie verstehen.

Die einzelnen Figuren verhalten sich entsprechend ihres Charaktertyps. Damit werden unterschiedliche Einstellungs- und Reaktionsmöglichkeiten in den einzelnen Verkehrssituationen veranschaulicht und gleichzeitig können sich die Schülerinnen und Schüler mit einem der Charaktere identifizieren. Neben regelkonformem Verhalten werden somit auch riskante Verhaltensweisen und Regelverstöße gezeigt, wodurch eine kritische Auseinandersetzung mit den einzelnen Themen angeregt wird.

Aufbau und Gebrauch der Mobilitätsmappe

Wie beschrieben, werden im modularen Bausteinsystem die Themen der Mobilitätsbildung in Form von „Bausteinen“ aufbereitet. Die Bausteine setzen Impulse, um ein Mobilitätsthema einzuleiten und geben Handlungsanleitungen für die Bearbeitung einzelner Inhalte im Unterricht. Alle Themenschwerpunkte (Bausteine) der Mappe sind identisch aufgebaut, wobei jedem Thema eine Farbe zugeordnet ist. Dies soll das Auffinden zusammengehöriger Inhalte erleichtern.

- Beginnend mit einer themenspezifischen Einleitung werden zunächst Basisinformationen zum jeweiligen Baustein bereitgestellt. Grundlegende Begriffe und Methoden werden erläutert, um die Lehrerinnen und Lehrer in die Thematik einzuführen. Dabei wird jedes Thema auf bereits bestehenden Unterrichtskonzepten und -materialien aufgebaut und es werden aktuelle Erkenntnisse zur Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung einbezogen.
- Als Einstieg in das Thema im Unterricht steht ein Risi & Ko Comic zur Verfügung, der die Schülerinnen und Schüler zu einer ersten Diskussion anregen soll.
- Für jeden Baustein stehen des Weiteren mehrere Stundenbilder zur Verfügung, die in unterschiedlichen Schulfächern oder fächerübergreifend verwendet werden können.
- Die Unterrichtseinheiten folgen durchgehend der gleichen Systematik:

Nach einer kurzen Einführung in die Übung werden das konkrete Ziel, der Arbeitsauftrag und der Übungsablauf im Detail beschrieben. Zudem wird auf die jeweiligen Unterrichtsmaterialien verwiesen, die zur Durchführung der Übung notwendig sind.

Arbeitsmaterialien für Schülerinnen und Schüler befinden sich am Ende des jeweiligen Themenblocks. Um die Materialien möglichst lange verwenden zu können, sollten die schriftlichen Aufgaben auf einem eigenen Notizblatt gelöst werden. Am Ende jeder Übung finden Sie, falls für die Unterrichtsgestaltung hilfreich, ein Lösungsblatt. Mit Hilfe des Lösungsblatts können Sie die Richtig- und Vollständigkeit der erarbeiteten Ergebnisse schnell und einfach überprüfen und bei Bedarf fehlende Antworten in die Diskussion einbringen.

Am Ende jedes Bausteins sind weiterführende Informationen mit Verweisen auf Aktionen, Projektideen und Links zu finden, um Ihnen eine Vertiefung des Themas zu ermöglichen.

Im Abschnitt Daten & Fakten werden Ihnen zusätzliche allgemeine Informationen zur Verfügung gestellt, die für einzelne Stundenbilder herangezogen werden können.

Gesamtkonzept



Didaktische Hinweise

Als Lehrerin bzw. Lehrer sind Sie mit den generellen Regeln und Prinzipien der Wissensvermittlung und deren Überprüfung selbstverständlich bestens vertraut. Dennoch möchten wir Ihnen für die Mobilitätsbildung ein paar Tipps aus der sogenannten Verkehrsdidaktik mit auf den Weg geben. Im Unterschied zu anderen Fachgebieten bzw. Fächern steht hier die Umsetzung des Gelernten in die Praxis im Vordergrund, d.h. es soll über den im schulischen Kontext üblichen Wissenserwerb hinaus ein bestimmtes Verhalten erlernt werden. Die folgenden Anregungen beruhen auf Erfahrungen aus Aktionen und Programmen sowie wissenschaftlichen Erkenntnissen, insbesondere aus dem Bereich der Verkehrspsychologie.

- Die Schülerinnen und Schüler haben bereits diverse Erfahrungen in der Verkehrsrealität gesammelt und eigene Beobachtungen gemacht. Sie wissen daher, dass die im Straßenverkehr geltenden Regeln und Normen nicht immer von allen eingehalten werden. Dementsprechend ist es sinnvoll im Rahmen der Mobilitätsbildung auf die individuellen Erfahrungen und neben dem korrekten Verkehrsverhalten auch auf Fehlverhaltensweisen einzugehen.
- Damit die Schülerinnen und Schüler das Gelernte in den Verkehrsalltag übertragen können, sollte Mobilitätsbildung möglichst anschaulich und realitätsnah erfolgen. Demzufolge sind Übungen in der Verkehrswirklichkeit besonders empfehlenswert. Außerdem sollte neben den lokalen Gegebenheiten auf Verkehrssituationen und -mittel außerhalb des Wohn- und Schulumfeldes eingegangen werden, da Kinder mit zunehmendem Alter immer mobiler werden.
- Einige Übungsinhalte lassen sich nur im Schonraum darstellen oder werden zur Auflockerung bzw. zum Zweck des mehrdimensionalen Lernens bewusst spielerisch vermittelt. Hierbei ist es wichtig, dass die Zielsetzung, nämlich die sichere Verkehrsteilnahme, nicht aus den Augen verloren wird. Dementsprechend sollten Sie im Anschluss an diese Übungen überprüfen, ob die gewünschten Lerninhalte vermittelt werden konnten.
- Die Tatsache, dass Burschen häufiger als Mädchen im Straßenverkehr verunglücken, sollte auch im Unterricht berücksichtigt werden. Es empfiehlt sich konkret auf die (unterschiedlichen) Gewohnheiten beider Gruppen und das damit verbundene Risiko einzugehen.
- Erwachsene bleiben auch nach dem Ende der Volksschulzeit ein wichtiges Vorbild für Kinder. Da sich die Heranwachsenden zunehmend selbstständiger bewegen, spielen jedoch gleichaltrige und ältere Kinder eine immer wichtigere Rolle. Aufgrund dessen ist es wichtig, dass Mobilitätsbildung in einem sozialen Kontext, wie ihn ein Klassenverband bietet, erfolgt und dass den Schülerinnen und Schülern Gemeinschaftserfahrungen ermöglicht werden. Derartige Gruppenerlebnisse eignen sich außerdem dazu, den Beteiligten aufzuzeigen, dass sie nicht nur für sich, sondern auch für andere Verantwortung übernehmen müssen, um sichere und reibungslose Verkehrsabläufe zu ermöglichen.
- Auch 10-14-Jährige sind im Straßenverkehr teilweise noch überfordert und dementsprechend gefährdeter als Erwachsene. Darauf sollten Sie die Schülerinnen und Schüler im Rahmen der Mobilitätsbildung auch hinweisen, jedoch ohne dabei Ängste und damit Unsicherheit zu schüren. Vielmehr sollen sie Verkehrsabläufe verstehen lernen und damit auf eine selbstständige, gleichberechtigte Verkehrsteilnahme vorbereitet werden.

Die in den einzelnen Bausteinen eingesetzten Methoden sind dementsprechend an die Lernziele angepasst, um ihre Wirkung zu entfalten. Während in der Volksschule der Wissensaufbau bzw. Regelkenntnis im Vordergrund steht, braucht es in der Sekundarstufe vermehrt die eigenständige Auseinandersetzung mit dem Thema und das Selbstlernen.

Dabei wird auf Vorerfahrungen und Vorwissenden des Lernenden aufgebaut, neues Wissen in vorhandenem integriert und auf aktuelle Problemstellungen angewandt. Zusätzlich sollen Verhaltensweisen reflektiert und neue Kompetenzen aufgebaut werden.⁸

Daher werden bewusst nur beispielhafte Lösungen präsentiert, da gemeinsam mit den Schülerinnen und Schülern im Unterricht individuelle Lösungen erarbeitet werden sollen.

Grundsätzlich empfehlen wir Ihnen, die Einleitungen zu jeden Themenblock zu lesen, damit wichtige Informationen zur Durchführung im Unterricht nicht verloren gehen und Sie Ihre Schülerinnen und Schüler bestmöglich bei der Auseinandersetzung mit dem jeweiligen Thema unterstützen können.



⁸ Schubiger, A. (2013). Lehren und Lernen. Ressourcen aktivieren, Informationen verarbeiten, Transfer anbahnen, auswerten. Bern: hep.