

**J** jugend  
will  
**sicher**  
leben

# unterwegs



Wettbewerb  
**2001**

mitmachen,  
gewinnen,  
sicher leben.

**Unterrichtskonzept**  
mit Folien und Arbeitsblättern  
für Lehrkräfte  
an berufsbildenden Schulen



Eine Aktion der gesetzlichen Unfallversicherung  
und des Deutschen Verkehrssicherheitsrates e.V.



## 1 Einleitung

## 2 Didaktische Überlegungen

## 3 Methodische Hinweise

## 4 Unterrichtsvorschläge

### 4.1 Notbremse für junge Fahrer?

Thema: Geschwindigkeit

### 4.2 „Mit mir nicht!“

Thema: Alkohol

### 4.3 „Immer diese Drängler!“

Thema: Konflikte im Straßenverkehr

### 4.4 „So ein Stress!“

Thema: Belastende Verkehrssituationen

### 4.5 Kluge Köpfe fahren mit Bus und Bahn – oder nicht?

Thema: Verkehrsmittelwahl

### 4.6 Fahren Frauen besser?

Thema: Geschlechtsspezifisches Verhalten im Straßenverkehr

### 4.7 „Fahr doch mal schneller!“

Thema: Zeitdruck

### 4.8 „Nimm mal den Fuß vom Gas!“

Thema: Konflikte im Auto

## 5 Fachinformationen

Unfallgefährdung junger Fahrerinnen und Fahrer

Geschwindigkeit

Alkohol im Straßenverkehr

Illegale Drogen und Straßenverkehr

Emotionen, Motive und Einstellungen

Stress im Straßenverkehr

Geschlechtsspezifisches Verhalten im Straßenverkehr

## 6 Literatur

### Getrennt liegen dem Umschlag bei:

6 Folien

8 Arbeitsblätter

Weitere Informationen zur Aktion „Jugend will sicher leben“:

[www.jugend-will-sicher-leben.de](http://www.jugend-will-sicher-leben.de)

Aktionstelefon: 07 00 / 24 58 43 63

07 00 / BG JUGEND (0,24 DM/Min.)

# 1 Einleitung

**Wer eine eigene Meinung haben will, sollte die Standpunkte anderer kennen.**

Die amtliche Statistik weist „nicht angepasste Geschwindigkeit“ als Unfallursache Nr. 1 bei jungen Fahrern aus. Was in den Unfallmeldebögen der Polizei nicht festgehalten wird, sind die tiefer liegenden Unfallursachen: Welche Emotionen beeinträchtigen die Konzentration des Fahrers? Welches Motiv hatte er, so schnell zu fahren? Welche Einstellungen zu seinem Können, zu anderen Verkehrsteilnehmern und zu seinem Auto prägten seinen Fahrstil?

Wir haben für Sie acht Unterrichtsvorschläge ausgearbeitet, in denen Emotionen, Motive und Einstellungen eine große Rolle spielen. Die ersten vier legen wir Ihnen besonders ans Herz. Wenn Sie Zeit und Interesse haben, sollten Sie die Themen, die auch im Infoblatt für Schülerinnen und Schüler und in den Wettbewerbsfragen behandelt werden, mit den entsprechenden methodischen Vorschlägen ausprobieren.

Die weiteren vier Unterrichtsvorschläge sind somit eine Art „Kür“ für Hochmotivierte.

Selbstverständlich können auch eigene Methoden gewählt oder neue Themen mit den vorgeschlagenen Methoden bearbeitet werden, die entweder aus der Tagesaktualität entstehen oder auf einer Befragung der Schülerinnen und Schüler beruhen, was die Akzeptanz des Unterrichts sicherlich fördert.



## 2 Didaktische Überlegungen

Ein Teil der Jugendlichen, insbesondere der jungen Männer, zeigt eine hohe Affinität zum Risiko. Dieses Phänomen ist nicht erst der „Erlebnisgesellschaft“ zu verdanken, sondern vermutlich so alt wie die Menschheit. Wenn Jugendliche experimentieren, sich an Grenzen herantasten, das Neue und ganz Andere aufsuchen, so ist das normal. Das Verlassen vertrauter Pfade und das Betreten unbekanntes Gelände ist immer auch mit einem mehr oder minder großen Risiko verbunden. Es ist notwendige Phase und Voraussetzung der Entwicklung junger Menschen.

Auch wer heute im Berufsleben erfolgreich sein will, kann sich nicht auf die eingefahrenen Gleise fester Berufsbilder verlassen, sondern muss sich auf rasche Veränderungen der Jobs und ihrer Anforderungen einlassen. Um die Chancen der Gesellschaft im Wandel wahrnehmen zu können, müssen junge Menschen gerade auch im Beruf das Risiko wagen.

Andererseits ist das heutige Leben nicht so dynamisch und verlockend, wie Jugendliche das gern hätten. Eine im Vergleich zu früheren Jahrhunderten stark verschulte Gesellschaft hält junge Menschen länger in Abhängigkeit, lässt sie Verantwortung z. B. in Familie und Beruf erst relativ spät übernehmen. Die technisch durchgestaltete Umwelt bietet auf weite

Strecken weniger sinnliche Anreize als man das unter dem Etikett der „Erlebnisgesellschaft“ erwarten würde. In den Innenstädten und auf den Asphalt- und Betonpisten über Land lockt nur selten das Abenteuer - es sei denn, man inszeniert es, beispielsweise mit Hilfe hochentwickelter Spiel- und Sportgeräte- oder mit Hilfe seines Autos/ Motorrades. Eine gesellschaftlich akzeptierte und beruflich geforderte Risikobereitschaft kann im Straßenverkehr allerdings zur Gefahr werden.

Der 18. Geburtstag stellt für Heranwachsende im Hinblick auf die Verkehrsteilnahme einen wichtigen Einschnitt dar. Mit der Möglichkeit des Erwerbs der Fahrerlaubnis der Klassen B für Pkw und A für Motorräder öffnet sich für die jungen Männer und Frauen das Tor zur Motorisierung. Zugleich stellt der Erwerb des Führerscheins eine wichtige Etappe bei der Aufnahme in die Welt der Erwachsenen dar.

Autos und Motorräder erweitern aber nicht nur die Mobilitätsradien Jugendlicher. Sie potenzieren die Kraft und Geschwindigkeit ihrer Fahrer, sie werden zum Vehikel von Freiheit, Unabhängigkeit und Selbsterleben, zum Symbol vieler ungelebter Möglichkeiten.

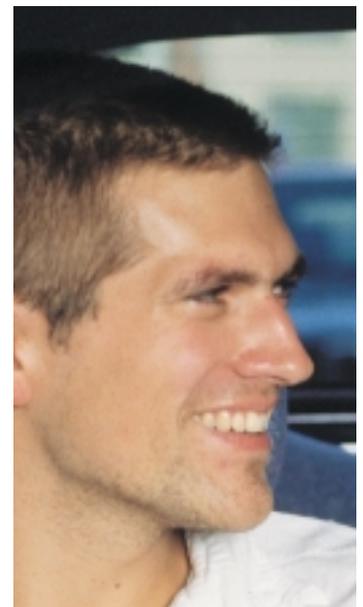
### **Junge Fahrerinnen und Fahrer von 18 bis 24 Jahren sind bei der Teilnahme am Straßenverkehr stark gefährdet.**

Im Jahre 2000 verunglückten in Deutschland insgesamt 112.946 junge Männer und Frauen dieser Altersgruppe, davon wurden 1.736 Personen getötet. Während der Anteil der 18-24jährigen an der Gesamtbevölkerung 7,8 Prozent beträgt, stellt diese Altersgruppe 22 Prozent der bei Verkehrsunfällen Getöteten und Verletzten. In keiner anderen Altersgruppe ist das Risiko, im Straßenverkehr zu verunglücken, derart groß. Junge Männer sind dabei auffällig gefährdeter als junge Frauen. (Weitere Informationen zur Unfallgefährdung siehe Anhang)

Die Ursachen für die hohe Unfallbeteiligung liegen nicht nur in der mangelnden Erfahrung der jungen Verkehrsteilnehmer, sondern auch in der erhöhten Risikobereitschaft und ungenügenden Gefahreinschätzung. Jugendspezifische Verhaltensweisen tragen ebenfalls zum Unfallgeschehen bei. Das Ausloten von Grenzen, die Demonstration von Macht und Stärke sind wichtige Triebfedern ihres Verhaltens. Bei der Suche nach Nervenkitzel (Thrill) und Anregung (Kicks) sind Auto und Motorrad willkommene Instrumente. Imponiergehabe und Konkurrenzverhalten lassen sich mit dem Kraftfahrzeug hervorragend exerzieren. Hinzu kommen Gruppeneinflüsse: Unter den Augen der Gleichaltrigen lässt sich mancher zu riskanten Verhaltensweisen hinreißen. Falsche Einschätzungen der eigenen Fähigkeiten („Ich kann das“) und starke Kontrollüberzeugungen („Das habe ich im Griff“) sind bei jungen Fahrern ebenso verbreitet wie der Glaube an die eigene Unverletzlichkeit („Mir passiert schon nichts“).

Freilich ist es nicht ganz leicht, Verhaltensweisen, die auf Extramotiven (Motive, die eher erlebnis- und weniger beförderungsorientiert sind) beruhen, pädagogisch zu beeinflussen. Lehrhafte Aufklärung oder gar moralisierende Belehrung sind zwecklos, ja kontraproduktiv. Das kennen die Schüler schon und lassen es nicht an sich heran. Jugendliche Fahranfänger verfügen - kurz nach dem Erwerb des Führerscheins - über nahezu alle relevanten wissensmäßigen Voraussetzungen sicherer Verkehrsteilnahme. Sowohl die Erhöhung des Verkehrswissens als auch die Verbesserung der fahrpraktischen Fertigkeiten können die Fahrtsicherheit junger Fahrerinnen und Fahrer nur geringfügig verbessern. Erfolgversprechender sind Konzepte, die versuchen, das Fahrverhalten und die zugrunde liegenden sozial-emotionalen Fähigkeiten über eine pädagogische Beeinflussung der Motive, Gefühle und Einstellungen junger Menschen zu verändern.

Diese Zielsetzung erfordert eine methodische Herangehensweise, mit der es gelingt, dass Jugendliche ihre Erfahrungen im Verkehr erst einmal zur Sprache bringen und miteinander diskutieren. In dem Maße, wie das ohne bewertende Eingriffe des hier als Moderator fungierenden Lehrers geschieht, besteht die Chance, dass sich die jungen Leute ihrer teilweise sehr unterschiedlichen Gefühle, Motive und Einstellungen bewusst werden und damit beginnen, Einstellungen gegenüber eigenem und fremdem Risikoverhalten zu verändern.



**Die Empfehlungen der Kultusministerkonferenz** zur schulischen Verkehrserziehung von 1972 in der Fassung von 1994 nennen für die beruflichen Schulen das Aufgabengebiet „Verkehrserziehung“ als Bestandteil der allgemeinen Erziehung zur Arbeitssicherheit. Der inhaltliche Rahmen soll durch Themen bestimmt werden, die über ein vertieftes Verständnis für Fragestellungen aus dem täglichen Straßenverkehr den Jugendlichen und jungen Erwachsenen helfen sollen, eigenverantwortlich, umweltbewusst und sicherheitsbewusst zu fahren.

In der Praxis der berufsbildenden Schulen bleibt oft nur wenig Raum für Erziehungs- und Bildungsanliegen, die nicht als Kernbereiche beruflicher Bildung gelten. Gleichwohl legen es die hohen Verluste durch Straßenverkehrsunfälle nahe, dass sich gerade die Berufsschulen dieser Aufgabe annehmen, weil sie - vor allen anderen gesellschaftlichen Insti-



tutionen – einen besonders großen Teil der gefährdeten Jugendlichen erreichen können. Ansatzpunkte lassen sich in den allgemeinbildenden Fächern u. a. der sprachlichen, politischen, religiösen und ethischen Bildung finden, aber auch in Aktions- oder Projekttagen. Dazu wollen die vorliegenden Materialien mit ihrem schülerzentrierten, lebensnahen Ansatz motivieren und eine leicht zu handhabende Hilfe geben.

Die acht Unterrichts Anregungen haben vorrangig **affektive Lernziele**. Da tiefer liegende Bereiche der Person angesprochen werden (wie etwa ihr Selbstbild, ihre Motive und Einstellung) besteht das Anliegen darin, einen Beitrag zur Persönlichkeitsbildung zu leisten. Die Schülerinnen und Schüler sollen zum Nachdenken über sich selbst angeregt und sich eigener Einstellungen, Bedürfnisse und Wünsche, die sie mit dem Auto und dem Autofahren verbinden, bewusst werden. „**Was steuert mich, wenn ich ein Auto steuere?**“ ließe sich als Kernfrage formulieren.

Menschen zu einer differenzierteren **Selbstwahrnehmung** und einem tiefer gehenden **Verständnis der eigenen Person** zu verhelfen, ist ein wichtiges Ziel der Verkehrspädagogik. Oftmals sind dem Einzelnen die in ihm selbst liegenden Hintergrundbedingungen (z. B. eine bestimmte Einstellung, ein Vorurteil einer bestimmten Verkehrsteilnehmergruppe gegenüber usw.) und deren Einfluss auf sein konkretes Verkehrsverhalten nicht bewusst. Erst wenn die Zusammenhänge bewusst gemacht worden sind, ergeben sich Möglichkeiten, sie im eigenen Verhalten zu berücksichtigen.

Die für das Verkehrsgeschehen günstigen Einstellungen können dem Menschen nicht einfach von außen eingegeben werden, sondern müssen sich in ihm selbst entwickeln. Dies setzt **Selbsterkenntnis** voraus. Denn wenn man nicht weiß, welche Einstellung man eigentlich hat, dann weiß man auch nicht, in welche Richtung man sie ändern oder verstärken könnte.

Selbsterkenntnis kann außerdem zu größerer innerer Ausgeglichenheit und Ruhe führen. Es ist dann eher möglich, für den Straßenverkehr schädliche Emotionen bei sich erst gar nicht aufkommen zu lassen. Oft ergeben sich schon dadurch verbesserte Möglichkeiten zur Selbstkontrolle, wenn man weiß, in welchen Situationen man üblicherweise mit welchen Emotionen reagiert und dass es anderen ganz ähnlich geht.

Selbsterkenntnis kann auch die Toleranz und das Verständnis für andere fördern. Sie stellt das Pendant zur „Sensibilität für andere“ dar. Sensibel für die Belange anderer zu sein, stellt aber eine wichtige soziale Qualifikation im Straßenverkehr und in vielen anderen Lebensbereichen dar.

**Zur Rolle der Lehrkraft:** Sie sollte die Diskussionen zurückhaltend moderieren und Argumente und Begründungen, die von Schülerinnen und Schülern vorgebracht werden, nicht als richtig oder falsch bewerten.

Aufgabe der Lehrkraft ist es auch, zurückhaltende Schülerinnen und Schüler zu aktivieren: Viele Jugendliche sind nicht risikofreudig und verfolgen im Straßenverkehr keine problematischen Extra-Motive. Es ist für den Diskussionsverlauf vorteilhaft, wenn es gelingt, gerade diese Schülerinnen und Schüler zu ermutigen, ihre Motive zu äußern und ihre Positionen darzustellen.

# 3 Methodische Hinweise

Methoden im Unterricht haben dienende Funktion und sind kein Selbstzweck. Sie sind Lernwege der Schülerinnen und Schüler, die sie in letzter Konsequenz zum selbständigen Handeln führen sollen. Und das kann nicht in künstlichen Lernsituationen geschehen, die das Leben der Schüler nicht berühren, ihnen keinen Spaß machen und ihre Gefühle kalt lassen. Die folgenden methodischen Vorschläge wollen helfen, den Unterricht spannend und lehrreich zu gestalten.

## Englische Debatte

(Unterrichtsvorschläge 4.1, 4.5)

Bei der Englischen Debatte wird die Klasse in drei Gruppen geteilt: In zwei Diskussionsgruppen und in eine neutrale Bewertungsgruppe. Eine Gruppe sucht Argumente für eine These, die andere Gruppe Gegenargumente. Nach einer etwa 15minütigen Arbeitsphase vertreten jeweils drei Schüler beider Gruppen im Plenum jeweils etwa zwei Minuten im ständigen Wechsel ihre Positio-



nen. Danach erfolgt eine Beratungsphase (ca. 10 Minuten), danach nochmals eine Diskussionsrunde. Zum Schluss berät die Bewertungsgruppe und vertritt die von ihr gefundene Bewertung vor der Klasse. Daran schließt sich eine allgemeine Diskussion an.

Die Lehrkraft kann in dieser Diskussionsrunde das Wissen der Schülerinnen und Schüler mit

zusätzlichen Informationen (z.B. mit Hilfe der Folien) weiter „unterfüttern“. Sie muss dabei aber sehr sensibel vorgehen. Sie darf nicht einseitig Stellung beziehen, andererseits aber auch nicht verheimlichen, wenn sie mit dem gefundenen Ergebnis – im Sinne einer sicheren Teilnahme am Straßenverkehr – nicht ganz einverstanden ist. Auch wenn nicht zu erwarten ist, dass jede Schülerin und jeder Schüler anschließend von den besseren Argumenten überzeugt ist, so hat doch jede (jeder) den Gegenargumenten zuhören und sich mit ihnen auseinander setzen müssen.

## Aquarium

(Unterrichtsvorschläge 4.2, 4.6)



Die Klasse wird in fünf Arbeitsgruppen aufgeteilt, die sich arbeitsgleich mit einem Thema beschäftigen. Nach der Arbeitsgruppenphase (ca. 20 Minuten) setzen sich die fünf Sprecher der Arbeitsgruppen in einen Stuhlkreis, die Lehrkraft moderiert das Gespräch ohne zu bewerten und zu kommentieren. Die Arbeitsgruppensprecher geben Standpunkt und Ergebnisse der Gruppen wieder. Die restlichen Mitglieder der fünf Arbeitsgruppen sitzen im Kreis um die Diskutierenden herum (Aquarium) und hören lediglich zu. Sie kommentieren und bewerten erst in einer abschließenden Diskussion das „Aquarium-Gespräch“. Das Gespräch im Innenkreis sollte eher knapp bemessen sein (ca. 15 bis 20 Minuten). Die kleine Gruppe versucht stellvertretend für die ganze Klasse ein Thema zu erörtern, Ergebnisse

auszutauschen und eine Entscheidung zu treffen.

Eine Variante des „Aquariums“ ist, wenn die Lehrkraft lediglich die erste Minute moderiert, d. h. das Thema nochmals umreißt und die Aufgaben definiert, und sich anschließend aus dem inneren Stuhlkreis zurückzieht.

## Perspektivenwechsel

(Unterrichtsvorschlag 4.3)



Die Lehrkraft verdeutlicht den Schülerinnen und Schülern mit Hilfe einer Geschichte oder einer Folie eine alltägliche, aber konfliktgeladene Verkehrssituation.

Die Klasse wird anschließend in sechs Arbeitsgruppen aufgeteilt, jede Arbeitsgruppe erhält unterschiedliche Informationen über die beteiligten Personen, aber einen einheitlichen Bewertungsbogen. Die unterschiedlichen Informationen werden voraussichtlich dazu führen, dass die Situation und die Motive des anderen Verkehrsteilnehmers uneinheitlich bewertet werden. Im Plenum werden die Bewertungsbögen verglichen. Wenn die Arbeitsgruppen anschließend berichten, wie sie zu ihrem Urteil gekommen sind, stellt sich heraus, dass die Bewertung (und damit auch das Verhalten in der Verkehrsrealität) stark davon abhängt, wie wir den anderen Verkehrsteilnehmer aufgrund seines Geschlechts, Alters, seiner (vermuteten) Persönlichkeitsmerkmale, der Automarke, des Fahrstils etc. einschätzen.

## Ideenkarussell

(Unterrichtsvorschlag 4.4)



Vier Arbeitsgruppen behandeln in ständigem Wechsel vier unterschiedliche Themenbereiche. In jeder Ecke des Klassenraums hängt ein Flipchartpapier, auf dem ein Thema steht. Die Arbeitsgruppen haben fünf Minuten Zeit, Lösungsansätze zur Problemstellung in das untere Viertel des Papiers einzutragen. Danach knicken sie diesen Teil des Papiers nach oben um und fixieren ihn mit einem Stück Tesafilm.

Dann wechseln die Arbeitsgruppen im Uhrzeigersinn ihre Plätze und finden nunmehr eine neue Themenstellung vor. Erneut schreiben sie ihre Lösungsansätze auf den unteren Bereich des Papiers und schlagen ihn um. Auf diese Weise arbeitet jede Gruppe an jedem der Probleme, ohne die Lösungsansätze der anderen Gruppen zu kennen.

In der Abschlussdiskussion werden die unterschiedlichen Lösungsansätze vorgestellt und diskutiert.

## Dilemma-Diskussion

(Unterrichtsvorschlag 4.7)

Dilemmasituationen sind Konfliktsituationen, in denen sich ein Individuum zwischen mehreren Handlungsalternativen entscheiden muss, die aber mit anerkannten Normen und Werten in Konflikt stehen.

Die Lehrkraft darf die von ihr bevorzugte Handlungsalternative den Schülern nicht aufdrängen. Ihre Meinung kommt allenfalls als eine von vielen Meinungen

ins Spiel. Ihre Aufgabe besteht darin, die Diskussion zu planen und zu lenken und darauf zu achten, dass auch moralische Aspekte in die Diskussion einbezogen werden.

Nachdem die Schülerinnen und Schüler mit der Situation konfrontiert wurden und ihre erste Position zu dem Dilemma bestimmt haben (nach kurzer Einzelarbeit Bekanntgabe der Entscheidung durch Handaufzeigen und erste Sammlung von Gründen im Plenum), werden Kleingruppen gebildet:



1. Schülerinnen und Schüler mit gleicher Ansicht in Bezug auf das Dilemma arbeiten zusammen. In der anschließenden Plenumdiskussion tragen sie die besten Begründungen für ihre Position vor und erläutern, warum ihnen die eine Begründung besser erscheint als die andere.
2. Alternativ: Schülerinnen und Schüler mit unterschiedlichen Ansichten arbeiten in Kleingruppen zusammen. Die Gruppen haben den Auftrag, die besten Begründungen für beide Standpunkte zu finden und anschließend im Plenum vorzutragen und zu erläutern, warum eine Begründung jeweils besser ist als eine andere.

Abschließend sollen die Schülerinnen und Schüler Gelegenheit erhalten, ihre ursprüngliche Position zu überdenken, indem sie beispielsweise aufgefordert werden, die besten Argumente der Gegenseite zu benennen.

## Rollenspiel

(Unterrichtsvorschlag 4.8)

Die Vorbereitungszeit zum Rollenspiel sollte kurz sein, um die Entwicklung umfangreicher „theoretischer“ Lösungskonzepte und Spielpläne zu vermeiden. Ebenso wichtig ist es, das Spiel eher frühzeitig abubrechen, damit der zündende Funke für die spätere Auswertung erhalten bleibt. Keinesfalls so lange spielen lassen, bis den Akteuren nichts mehr einfällt.

Rollenspiele setzen ein Vertrauensklima in der Gruppe und eine Grundbereitschaft für spielerische Methoden voraus. Dann können sie gelingen und geraten nicht zur peinlichen Situation.



## Der Videofilm

ist als Einstieg in die Aktion vorgesehen und erzählt die Geschichte von zwei Berufsschülern und einer Schülerin: Nicole, Dennis und Berndt.

Das Verhalten dieser Personen spielt eine besondere Rolle und wird zum Spiegel der Charaktere und Emotionen. „Was steuert mich, wenn ich ein Auto steuere?“ ist die Frage, mit der der Film die Zuschauer/innen entlässt.

Über die Identifikation mit den drei Jugendlichen wird den Berufsschüler/innen eine Reflexion über das Verhalten junger Autofahrer/innen ermöglicht. Darüber hinaus bietet der Film Anknüpfungspunkte im Unterricht für die Erarbeitung der Hauptthemen des Wettbewerbs: Geschwindigkeit, Alkohol/Mitfahrer, Konflikte im Straßenverkehr und Stress.

# 4 Unterrichtsvorschläge

## 4.1 Notbremse für junge Fahrer?

### Thema: Geschwindigkeit

Nicht angepasste Geschwindigkeit ist - nicht nur bei jungen Fahrern - die „amtlich registrierte“ Unfallursache Nr. 1. In der Bezeichnung „nicht angepasst“ wird bereits deutlich, dass Geschwindigkeit relativ ist. Geschwindigkeit allein kann deshalb auch keine Unfallursache sein. Immer muss gleichzeitig auch die Fehleinschätzung einer Situation (Straßenverlauf, Fahrbahngriffigkeit, Anhalteweg usw.) oder eines anderen Verkehrsteilnehmers vorliegen, damit es zu einem Unfall kommt.

Welche Geschwindigkeit jemand wählt, hängt von vielen Faktoren ab. Fahranfänger, die vielleicht besonders regeltreu fahren, werden oft von anderen Verkehrsteilnehmern bedrängt oder beschimpft. Viele halten diesem Druck nicht stand und entscheiden sich dafür, mit den anderen mitzuziehen. Zeitdruck kann ebenso dazu verleiten, schnell zu fahren. Besonders auf der Fahrt zum Betrieb oder zur Ausbildungsstätte sitzt jungen Fahrern oft „die Uhr im Nacken“. Außerdem übt die schnelle und dynamische Fortbewegung auf viele Fahrer einen eigenen Reiz aus. Imponiergehabe und Konkurrenzdenken spielen auch bei der Wahl der Geschwindigkeit eine Rolle. Von der Gruppe bewundert wird häufig nicht der vorsichtige, sondern der schnelle Fahrer.

Geschwindigkeit hat jedoch auch eine absolute Dimension. Die im Straßenverkehr üblicherweise gefahrenen Geschwindigkeiten bewegen sich in einem Bereich, den der Mensch ohne technische Hilfsmittel gar nicht erreichen könnte. Somit erhebt sich die Frage, ob wir mit unseren Wahrnehmungs- und Reaktionsmöglichkeiten die Anforderungen, die aus diesen

Geschwindigkeiten erwachsen, überhaupt bewältigen können.

Im Hinblick auf die Unfälle von Fahranfängern wird diskutiert, für junge Fahrer eine Geschwindigkeitsbegrenzung einzuführen. In einigen europäischen Staaten (z.B. Frankreich) hat man solche Regelungen bereits eingeführt. Das Pro und Kontra dieser Maßnahmen soll in der Unterrichtseinheit nachvollzogen werden.

### Ziele/Absichten:

Ziel der Einheit ist es, das eigene Verhältnis zur Geschwindigkeit zu verstehen und sich klar zu werden über die eigenen Motive bei der Geschwindigkeitswahl.

Die Schülerinnen und Schüler sollen

- überprüfen, aus welchen Gründen sie schnell fahren
- erkennen, dass oft emotionale Faktoren und Gruppenprozesse für die Wahl der Geschwindigkeit ausschlaggebend sind
- erkennen, dass schnelles Fahren eine Erhöhung des Risikos bedeutet
- erfahren, dass andere schnelles Fahren weniger positiv bewerten

### Eingangsgeschichte/ Problemaufriss:

Frühstückspause bei Krüger & Krüger. Andreas blättert lustlos die Morgenzeitung durch. Auf einmal wirkt er wie elektrisiert. „Das gibt es doch gar nicht. Da hat einer vorgeschlagen, dass für Fahranfänger ein Tempolimit eingeführt werden soll: 100 auf der Autobahn und 80 auf der Landstraße. Jetzt drehen die ganz durch!“ „Wieso denn?“, hält Eckhard dagegen. „Ist doch korrekt, wenn Ihr Jungen langsamer fahren müsst. Ihr habt ja auch weniger Erfahrung.“ Aber das lässt Andreas nicht gelten: „Was denn noch alles? Wir haben doch schon den Führerschein auf Probe. Wenn wir zu schnell fahren, sitzen wir sofort in der Nachschulung.“ „So viel Blitzgeräte gibts doch gar nicht, dass man euch alle erwischt“ mischt sich Hermann ein. „Irgendwas muss man doch gegen die Unfälle tun.“

### Methode:

Englische Debatte

### Fragestellung:

„Soll in Deutschland für Fahranfänger eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h auf Autobahnen und 80 km/h auf Landstraßen eingeführt werden?“



## Mögliche Argumente:

### Pro

- Junge Fahrer verfügen über weniger Erfahrung und sollten deshalb langsamer fahren müssen.
- Viele können die Geschwindigkeit nicht richtig einschätzen und wissen nicht, ab wann sie zu schnell sind.
- Wenn die Fahrer selbst nicht langsam fahren wollen, muss man sie dazu zwingen.
- Angst vor Strafe würde manchen vielleicht abhalten, sein Leben und das anderer zu gefährden.
- Wenn die Geschwindigkeit begrenzt ist, lässt man sich von anderen nicht so leicht antreiben.
- Wenn junge Fahrer langsamer fahren, senkt das die Unfallzahlen.
- Für die Mitfahrer wäre es ebenfalls sicherer, wenn langsamer gefahren würde.
- Die Mitfahrer hätten bessere Argumente, einen Draufgänger zu bremsen.

### Kontra

- Mit 100 bzw. 80 km/h ist man ein Verkehrshindernis und wird bedrängt.
- Die Regelung ist kaum zu überwachen.
- Die Raser würden doch weiter schnell fahren.
- Die Geschwindigkeit ist ohnehin schon fast überall limitiert.
- Eine pauschale Begrenzung geht zu Lasten der vernünftigen Fahrer.
- Man kann auch zu schnell sein, ohne die Geschwindigkeitsbegrenzung zu übertreten (Kinder am Fahrbahnrand, glatte Straßen etc.).
- Wie sollen die Anfänger denn Erfahrungen mit der Geschwindigkeit sammeln, wenn man sie nur langsam fahren lässt?
- Wenn jemand ein höheres Risiko eingehen will, ist das seine Sache.

### Moderationsfragen für die Abschlussrunde:

- Welche Motive, schnell zu fahren, sind im Zuge der Diskussion genannt worden?
- Welche Gründe kann es geben, schneller zu fahren als man eigentlich will?
- Welche Rolle spielen Emotionen (Freude, Ungeduld, Ärger usw.) bei der Wahl der Geschwindigkeit?
- Welche Argumente berücksichtigen das Interesse der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer (Radfahrer, Fußgänger, Kinder)?
- Inwiefern spielen die „Anderen“ (Mitfahrer, andere Verkehrsteilnehmer) eine Rolle bei der Wahl der Geschwindigkeit?
- Wann ist „schnell“ zu schnell?
- Ist es gerechtfertigt, zu Gunsten der Sicherheit auf den Straßen Einzelnen oder ganzen Gruppen Einschränkungen aufzuerlegen? Gibt es dazu andere Beispiele?
- Mit welchen anderen Maßnahmen könnte man erreichen, dass junge Fahrer angepasste Geschwindigkeiten wählen?

## 4.2 „Mit mir nicht!“

### Thema: Alkohol

Viele schwere Verkehrsunfälle, in die junge Fahrer verwickelt sind, ereignen sich in den Abend- und Nachtstunden der Wochenenden. Freitags und samstags zwischen 22.00 und 6.00 Uhr sind tödliche Unfälle junger Fahrer besonders häufig: Im Jahre 2000 wurden in diesen 16 Nachtstunden 20 Prozent der bei Verkehrsunfällen getöteten 18-24jährigen registriert.

Vor Jahren wurde deshalb der Begriff „Discounfälle“ geprägt. Auch wenn man heute in Bezug auf die Freizeitgewohnheiten junger Menschen etwas differenzierter von Partys, Events und anderen Veranstaltungsformen reden muss, sind die zu Grunde liegenden Mechanismen gleich geblieben: Man ist in ausgelassener Stimmung unterwegs, die Gruppe feiert, und man sucht im Laufe der Nacht verschiedene Orte auf. Euphorische Stimmung stellt sich ein, Alkohol und Drogen tun ein Übriges. Man ist „gut drauf“, im Auto läuft die bevorzugte Musik und man hat das Gefühl, dass einen nichts aufhalten kann. Selbstüberschätzung und mit fortschreitender Stunde sinkende Kondition gehen eine gefährliche Verbindung ein und werden zum Auslöser folgenreicherer Unfälle.

Für junge Frauen stellt sich diese Situation oft besonders schwierig dar: Häufig sind sie darauf angewiesen, bei ihrem Partner oder bei Freunden im Auto mit zu fahren. Wenn sie feststellen, dass der Fahrer unter Alkoholeinfluss steht, stehen sie vor einer schweren Entscheidung: Sollen sie einsteigen oder die Mitfahrt verweigern? Gleichzeitig stellt sich damit die Frage nach den Konsequenzen. Eine Ablehnung der Mitfahrt stellt die Beziehung auf die Probe. Durch die Verweigerung gera-

ten sie in Gefahr, als Spielverderberin und „Stimmungsbremse“ zu gelten. Zudem stellen sie die Kompetenz des Fahrers an einem empfindlichen Punkt – nämlich der Fahrzeugbeherrschung – in Frage.

Andererseits bleibt den jungen Frauen mangels eigenem Auto oft keine Alternative. Öffentliche Verkehrsmittel fahren vor allem im ländlichen Raum in den Nachtstunden nicht. Zudem ist ihre Benutzung mit dem Risiko sexueller Belästigung verbunden. Ein Taxi ist zu teuer, und die Eltern möchte man auch nicht als Chauffeure einspannen.

Vor diesem Hintergrund ist es verständlich, wenn sich in dem geschilderten Konflikt pragmatische Erwägungen gegenüber dem Sicherheitsbedürfnis durchsetzen. Dass junge Frauen bei Unfällen besonders häufig als Mitfahrerinnen im PKW verletzt oder getötet werden, ist auch eine Folge dieser Situation. Es ist also sinnvoll, die jungen Frauen darin zu bestärken, nicht so leicht die Segel zu streichen. Vielmehr sollten sie darauf bestehen, nicht mit Fahrern fahren zu müssen, die getrunken haben.

### Ziele/Absichten:

Ziel der Einheit ist es, die Interessen und Bedürfnisse der Pkw-Mitfahrerinnen gegenüber einem alkoholisierten Fahrer stärker zur Geltung zu bringen. Gleichzeitig soll die Bereitschaft der Fahrer gefördert werden, auf Alkohol zu verzichten.

Die Schülerinnen und Schüler sollen

- begreifen, dass nächtliche Disco- bzw. Partyfahrten durch Alkohol (Drogen) ein zusätzliches Risikopotenzial erhalten

- erkennen, dass sich vor allem Mitfahrerinnen bei dem geschilderten Konflikt in einer unangenehmen Zwangslage befinden
- als Mitfahrerinnen in der Lage sein, ihre Sicherheitsinteressen gegenüber den Fahrern besser vertreten zu können
- als Fahrer Bereitschaft zeigen, den Bedürfnissen ihrer Mitfahrer(innen) stärker Rechnung zu tragen und auf Alkohol zu verzichten

### Eingangsgeschichte/ Problemaufriss:

Es ist 2.00 Uhr nachts. Die vier Freunde sind gut drauf. „Lass uns noch ins ‘Painthouse’ fahren“, schlägt Oliver vor. „Die haben um die Zeit die richtige Musik.“ Verena findet den Vorschlag gar nicht gut: „Du hast doch mindestens schon fünf Biere drin. Und die Cocktails vorhin im ‘For You’ hast du wohl auch vergessen. Ich find nicht, dass das ‘ne gute Idee ist, noch so weit zu fahren.“ „Stell dich doch nicht so an“, steht Thomas seinem Freund bei. „Hier ist es doch jetzt öde. Und der Oli hat das Auto voll im Griff.“ Aber Verena besteht darauf: „Wenn ihr jetzt los fahrt, dann ohne mich. Ich setz mich nicht ins Auto, wenn Oli fährt.“ „Wer soll denn sonst fahren?“, fragt Thomas. „Ich hab noch mehr getrunken, du hast noch keinen Lappen und Kerstin auch nicht. Überhaupt, was willst du denn machen, nach Hause laufen?“ „Komm, Verena“, stimmt Kerstin zu. „Der letzte Bus ist längst weg, willst du vielleicht deine Eltern anrufen? Es wird schon nichts passieren.“ Aber Verena gibt nicht auf. „Das ist mir ganz egal. Ich fahr mit keinem mit, der getrunken hat.“



## Methode:

Aquarium

## Fragestellung:

Soll Verena ins Auto steigen, obwohl sie weiß, dass Oliver zu viel getrunken (Haschisch geraucht, Ecstasy genommen) hat?

## Mögliche Argumente:

### Pro

- Der Bus ist schon weg.
- Laufen ist nachts zu gefährlich, weil man da belästigt wird.
- Das Taxi ist zu teuer.
- Die Eltern sind ohnehin nicht begeistert, dass sie so lang weg ist und wären schwer sauer, wenn sie auch noch den Chauffeur spielen müssen.
- Oliver weiß sicher, was er sich zutrauen kann und was nicht.
- Nachts ist ja kaum Verkehr auf der Straße.
- Verena verdirbt sich und den anderen den Abend, wenn sie nicht mitfährt.
- Die Jungs wären sauer, wenn Verena jetzt nicht mitkommt.
- Ihre Beziehung zu Oliver könnte belastet werden.
- Kerstin fände es auch nicht gut, wenn sie „rumzickt“.
- Sie steht vor den anderen als Spielverderberin da.

### Kontra

- Sie riskiert Gesundheit und Leben, wenn sie sich zu einem alkoholisierten Fahrer ins Auto setzt.
- Das teure Taxi oder den Ärger mit den Eltern kann man verkraften, wenn es um Gefahr für Leib und Leben geht.
- Ihre Eltern würden sicher verstehen, dass sie ihre Tochter in so einem Fall abholen müssen.
- Wer Alkohol trinkt, kann nicht mehr realistisch einschätzen, ob er noch fahrtüchtig ist.
- Sie könnten von der Polizei erwischt werden, Oli wäre dann seinen Führerschein los.
- Wenn sie einmal nachgibt, wird Oli sich in der Zukunft ähnlich verhalten.
- Die Stimmung ist jetzt ohnehin schon im Eimer.
- Von Leuten, die trinken und danach Auto fahren, sollte man sich ohnehin besser trennen.

## Moderationsfragen für die Abschlussrunde:

- Wovon hängt es ab, wie man sich in einer Situation wie der geschilderten entscheidet?
- Warum unterstützt Kerstin Ihre Freundin in dem Fallbeispiel nicht?
- Gegenüber welchen Argumenten würde sich Oliver wohl noch am ehesten einsichtig zeigen?
- Aus welchen Gründen gerät man trotz guter Vorsätze in Gefahr, etwas zu trinken, obwohl man noch fahren will?
- „Von Freunden, die trinken und danach Auto fahren, sollte man sich besser trennen.“ Wie stehen Sie zu der Aussage?
- Warum ist es so schwer, auf andere in Bezug auf das Autofahren positiven Einfluss zu nehmen?
- In einigen Staaten gibt es eine 0-Promille-Regelung für Fahranfänger. Wie beurteilen Sie diese Maßnahme?
- Was würde sich ändern, wenn Oliver nicht Alkohol, sondern Haschisch oder Ecstasy genommen hätte?

Neben der relativ abstrakten Darstellung der juristischen Folgen einer Alkoholfahrt kann es sinnvoll sein, im Unterricht ganz konkret über die praktischen Auswirkungen eines Führerscheintszugs nachzudenken. Wie stark sich diese mittelbaren Folgen auswirken, hängt davon ab, wie die Lebensumstände des Betroffenen aussehen, welche Mobilitätsbedürfnisse er hat bzw. wie er seinen Alltag organisiert. Diese möglichen Konsequenzen für die eigene Situation zu prüfen, bedeutet gleichzeitig, die Risiken einer Alkoholfahrt stärker wahrzunehmen. Darauf zielt Arbeitsblatt 1. Die Bearbeitung erfolgt in Einzel- oder Partnerarbeit. Folie 2 gibt einen Überblick über die rechtlichen Folgen von Alkoholfahrten im Straßenverkehr.

## 4.3 „Immer diese Drängler!“

### Thema: Konflikte im Straßenverkehr

Auch im Straßenverkehr kommen wir um die Gestaltung von Beziehungen – vor allem zu Autofahrerinnen und Autofahrern – nicht herum. Das Problem ist, dass wir in unserem Repertoire, Beziehungen zu gestalten und zu kommunizieren, beschränkt sind. Wir können mit unserer Fahrweise (Abstand-Halten, Wahl der Geschwindigkeit, Spuren-Fahren), mit Blinkern und Scheinwerfern („Kommunikationsprothesen“) und mit gestischen und mimischen Verhaltensweisen kommunizieren. Ein großes Problem allerdings besteht darin, dass wir uns dabei nicht nur in realen, sondern vor allem in imaginierten Beziehungen bewegen – also in unseren Vermutungen und Fantasien über das, was in den anderen Autofahrerinnen und Autofahrern vorgeht, was diese über die eigene Fahrweise und das eigene Automobil denken, wie sie uns einschätzen, wie sie uns achten oder verachten.

In konfliktgeladenen Situationen nehmen wir eine Bewertung des Gegenüber vor, in der Regel ohne ihn zu kennen. Wir schreiben ihm Eigenschaften zu und führen das Verhalten, das wir an ihm beobachten, auf bestimmte Ursachen zurück. Welche Ursachen wir zuschreiben, hängt sehr stark vom Geschlecht, dem Alter, der Automarke oder dem Fahrstil des anderen ab. Die Emotionen, die dabei in uns aufkommen, können der Beziehungsregulierung zwischen Verkehrsteilnehmern dienen, sie können die Situation aber auch verschär-

fen, je nachdem, welche „Handlungsmacht“ von uns in der jeweiligen Fahr-Situation erlebt wird. Wer sich beispielsweise unterlegen fühlt, „muss“ sich behaupten. Emotionen der Kränkung, des Ärgers, des Zorns und der Wut können die Folge sein. Wer sich dieser komplizierten seelischen Lage bewusst wird, hat den ersten wichtigen Schritt zur rationalen Kontrolle und zur Handlungsregulierung gemacht. Ein weiterer Schritt kann die „kognitive Steuerung“ sein, indem man sich „richtige“ Gedanken macht (siehe Seite 14, Positive Selbstprogrammierung Seite 29/30).

Stark emotionsgeladen ist eine Situation für viele Autofahrer (innen) beispielsweise, wenn sie auf der linken Fahrspur der Autobahn bedrängt werden, vor allem dann, wenn sie der Meinung sind, schnell genug zu fahren und die Spur wegen der rechts fahrenden LKW nicht wechseln zu können.

### Ziele/Absichten:

Ziel der Einheit ist es, zu erkennen, dass die Bewertung einer Verkehrssituation stark davon abhängt, wie wir den anderen einschätzen.

Die Schülerinnen und Schüler sollen

- erkennen, dass gleiche Verkehrssituationen unterschiedlich eingeschätzt werden, je nach Geschlecht, Alter, vermuteter Persönlichkeitsmerkmale, der Automarke oder des Fahrstils des „Gegenüber“
- erkennen, dass sich im Regelfall rein vom beobachteten Verhalten her nicht auf die Motivation des anderen schließen lässt
- erkennen, dass die durch die Bewertung ausgelösten Emotionen gefährdend oder sicherheitsfördernd sein können
- sich der eigenen Emotionen in solchen und ähnlichen Fällen bewusst werden
- erkennen, dass sie selbst viel zur Entschärfung solcher Situationen beitragen können
- in der Fahrpraxis bereit sein, sich in Konfliktsituationen moderat zu verhalten





### Eingangsgeschichte/ Problemaufriss:

Stellen Sie sich bitte folgende Situation vor: Sie fahren auf einer zweispurigen Autobahn mit Tempo 120 auf der linken Fahrspur. Sie halten diese Geschwindigkeit für absolut ausreichend. Auf der rechten Fahrspur fahren so weit Sie sehen können Lkw, und zwar in Abständen, die es Ihnen nicht erlauben, rechts rüber zu gehen. Im Rückspiegel sehen Sie, wie ein Auto schnell angefahren kommt, Ihnen viel zu dicht auffährt und in diesem Abstand hinter Ihnen herfährt.



### Methode:

#### Perspektivenwechsel

Die Klasse macht sich ein Bild von der beschriebenen Situation (Folie 3) und arbeitet dann in sechs Kleingruppen weiter. Jedes Gruppenmitglied hat den gleichen Arbeitsbogen, die Bögen sind aber von Gruppe zu Gruppe verschieden (Arbeitsblätter 2-7). Zuerst werden die Arbeitsgruppen-Mitglieder gebeten, einzeln den „Selbsttest“ zum Emotionserleben zu machen. Anschließend sollen sie ihre Arbeitsergebnisse diskutieren. Ein Gruppensprecher/ eine Gruppensprecherin präsentiert die unterschiedlichen Ergebnisse im Plenum und versucht dabei eine Tendenz darzustellen. Die Lehrkraft zeigt den Schülerinnen und Schülern, welche unterschiedlichen Drängler in den Arbeitsgruppen diskutiert wurden (Folie 4).

### Moderationsfragen für die Abschlussrunde:

- Woran kann es liegen, dass Sie in den Arbeitsgruppen zu unterschiedlichen Ergebnissen gekommen sind?
- Lässt sich vom beobachteten (Fahr-)Verhalten her auf die Ursachen des Verhaltens und die Motivation des Verkehrsteilnehmers schließen?
- Wie kommt es, dass wir Menschen in ähnlichen Situationen ganz unterschiedlich reagieren?
- Wie fühlt man sich (körperlich), wenn man wütend, ärgerlich, aggressiv, gekränkt oder ängstlich ist?
- Woran kann man erkennen, in welcher Gefühlslage man sich befindet?
- Was kann man tun, um sich von (sicherheitsabträglichen) Gefühlen nicht beherrschen zu lassen?

## 4.4 „So ein Stress!“

### Thema : Belastende Verkehrssituationen

Viele Jugendliche sind, so haben Studien des Deutschen Verkehrssicherheitsrates ergeben, gar nicht so cool wie sie gerne wirken möchten. Gerade im Straßenverkehr bewerten sie häufig Situationen als stressig. Routinierte und erfahrene Fahrer vermitteln ihnen das Gefühl, hohe Leistungen bringen zu müssen, was sie als Belastung empfinden. Manche Fahranfänger fühlen sich deswegen überfordert. Aus „Fahrvergnügen“ wird Stress.

Als Stressoren im Straßenverkehr gelten für viele Menschen: Berufsverkehr, Stau, Baustellen, schlecht nachvollziehbare Verkehrsregeln, Fahren bei Nacht, Blendungen, Glatteis, Nebel, Regen, Schnee, Gespräche beim Fahren, Telefonieren während der Fahrt, Müdigkeit, zu wenig Schlaf, Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer, Suchfahrten, Parkplatzsuche, Spurwechsel bei dichtem Verkehr, Parkhäuser und Tiefgaragen.

Indem sich die Schülerinnen und Schüler Stress-Situationen vor Augen führen und sich Handlungsmöglichkeiten überlegen, führen sie ein „mentales Training“ (Üben im Geiste) durch. Verhaltensweisen und Handlungen können gelernt werden, wenn sie gedanklich ausgeführt werden.

Um sich in Stress-Situationen gegenüber dem Stress-Auslöser abzuschotten, innere Distanz zu ihm aufzubauen und sich seine Unabhängigkeit zu bewahren – beispielsweise gegenüber einem Drängler in einer engen Baustelle – könnte man Folgendes denken:

- In meinem Auto bin ich der Chef – ich lasse mich von anderen nicht zu riskantem Verhalten zwingen.
- Wenn etwas schief geht, zahle ich die „Zeche“ (z. B. Radarkontrolle, Strafe, Unfall).
- Vielleicht ist das nur ein „armer Spinner“, ein Angeber, der es nötig hat.
- Ich gebe meine Unabhängigkeit nicht auf. Ich bringe mich nicht selbst in Gefahr, nur weil es ein Wildfremder von mir erwartet. Ich vertraue ihm ja auch nicht mein Bankkonto an.
- Ich bin wie ein Flugkapitän, der sich von anderen keine riskanten Flugmanöver aufdrängen lässt.

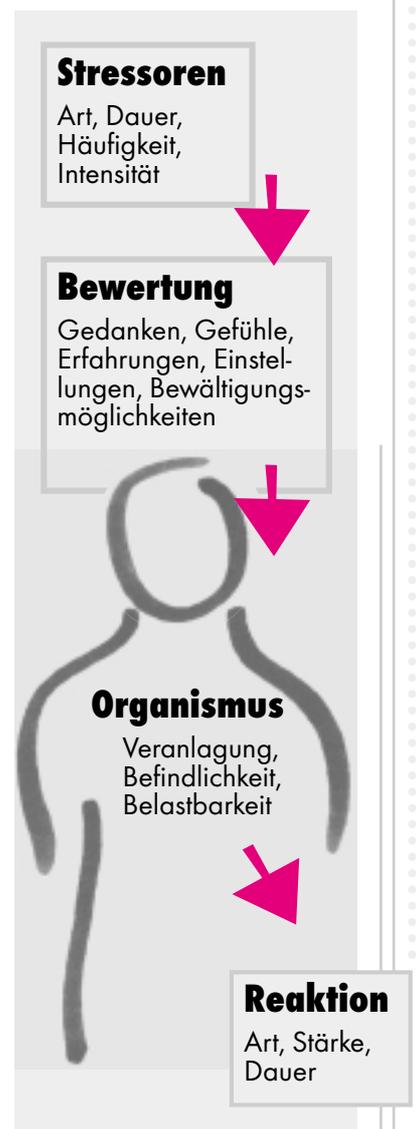
Wichtig ist es, das Training (die Gedanken) von Zeit zu Zeit im Zustand der Entspannung und Ruhe zu wiederholen und erlebte Situationen daraufhin zu durchdenken, wie man hätte gelassener bleiben können. Es ist dann relativ einfach, in tatsächlichen Ernstsituationen die beruhigenden Gedanken und gelassenen Verhaltensweisen abzurufen.

Wie wir Menschen auf Stressoren reagieren, hängt von der Stärke, Zahl und Dauer der Stressoren ab (einmaliges Motoraufheulen – stundenlanges Motorbrummen), von der Bewertung der Situation (der eine sitzt entspannt, der andere gestresst im Stau) und von den Möglichkeiten der Bewältigung (kann ich etwas ändern?).

### Ziele/Absichten:

Die Schülerinnen und Schüler sollen

- erkennen, dass das eigene Verhalten dazu führen kann, dass Stressoren im Straßenverkehr auftreten
- erkennen, dass Stress erst durch die eigene Bewertung entsteht, durch eigene Gedanken, Gefühle, Erfahrungen und Einstellungen
- in der Lage sein, sich in Stress-Situationen im Straßenverkehr durch eigene Gedanken zu steuern und gelassener auf Stressoren zu reagieren





### Problemaufriss:

Viele junge Fahrerinnen und Fahrer empfinden folgende Situationen als belastend:

- Sie fahren durch eine Autobahnbaustelle. Zwischen den Lkw auf der rechten Fahrspur möchten Sie nicht eingeklemt sein. Also überholen Sie. Nachfolgende Autos drängeln, obwohl Sie an der Obergrenze der Geschwindigkeitsbeschränkung fahren. Außerdem kommen die Lkw dauernd gefährlich weit nach links rüber.
- Sie suchen in einer fremden Stadt nach einer Straße. Die Zeit drängt. Es fängt an zu dämmern. Die einheimischen Fahrer sind „gnadenlos“, überholen, drängeln und lassen Sie nicht rein, auch wenn der Blinker frühzeitig gesetzt ist. Die Straßennamen sind kaum zu lesen. Sie haben das Gefühl, dass Sie den Verkehr behindern.
- Sie befinden sich auf der Rückfahrt von einem kurzen Urlaubstrip. Es ist noch weit bis nach Hause. Tagelang hat es gefroren. Nun zieht Nebel auf und ein leichter Nieselregen fällt. Die Straße beginnt zu vereisen.
- Auf der Rückfahrt von einer Feier ist die Stimmung im Auto ausgelassen. Es wird gegrölt. Sie werden als Fahrer(in) „angemacht“, dass Sie zu langsam fahren. Keiner hilft, den Weg zu finden. Sie möchten nicht unsicher wirken, aber draußen ist es so dunkel und die entgegenkommenden Autolichter blenden stark.

Die vier Problemsituationen werden der Klasse vorgelesen. Danach werden die Themen „Autobahnbaustelle“, „Fremde Stadt“, „Rückfahrt von einer Feier“ und „Nebel und Glatt-eis“ jeweils einzeln auf einen Papierbogen geschrieben.

Die Schülerinnen und Schüler sollen sich „innere Sätze“ oder Selbstkommentare ausdenken, die sie vor, in oder nach den kritischen Situationen abrufen können.

### Methode:

Ideenkarussell

#### Moderationsfragen für die Abschlussrunde:

- Was stresst Sie im Straßenverkehr?
- Wie wirkt sich Stress bei Ihnen aus?
  - In Gedanken? (Das hat mir gerade noch gefehlt. Das schaffe ich nie. Auch das noch. Blackout. Leere im Kopf)
  - Nervlich, organisch? (Trockener Mund. Schwitzen. Herzklopfen. Kloß im Hals. Kurzatmigkeit. Flaues Gefühl im Magen. Kalte Hände und Füße)
  - Emotional? (Angst. Schreck. Unruhe. Nervosität. Ärger. Wut. Gereiztheit. Aggression)
- Wie kann man versuchen, Stress zu vermeiden? (Mehr Zeit für eine Fahrt nehmen. Andere Strecken planen. Körperlich und geistig fit sein. Mentales Training zur Vorbereitung auf Stress-Situationen)
- Wie lassen sich Stress-Reaktionen beeinflussen? (Positive Selbst-Programmierung, Seite 29. Ausreichende Bewegung nach anhaltendem Stress)



Einige wenige Informationen zum Thema „Stress und Stress-Belastung“ lassen sich mit Hilfe der Folie 5 vermitteln. In dem „Stress-Fahrplan“ (Arbeitsblatt 8) können die Schülerinnen und Schüler persönliche Stressoren im Straßenverkehr benennen und Ansätze zur Stress-Verringerung suchen.

## 4.5 „Kluge Köpfe fahren mit Bus und Bahn - oder nicht?“

### Thema: Verkehrsmittelwahl

In ihrer persönlichen Mobilitätsbiografie sind Heranwachsende zunächst auf den öffentlichen Nahverkehr angewiesen, sofern sie nicht mit dem Rad fahren oder vom "Mütter-Taxi" mit dem Auto chauffiert werden. Erfahrungen mit überfüllten Schulbussen, umständlichen Fahrtrouten und langen Fahrzeiten prägen vielerorts das Bild des öffentlichen Personennahverkehrs. Im ländlichen Raum stellen die Heranwachsenden fest, dass abends und am Wochenende nur sehr spärlicher Busverkehr herrscht und ihre Freizeitgestaltung dadurch stark eingeschränkt wird. „Nie wieder Bus und Bahn!“ ist für viele die Konsequenz. Der Erwerb der Fahrerlaubnis wird somit auch als Befreiung von den Beschränkungen des ÖPNV empfunden.

Ganz andere Erfahrungen machen Jugendliche dagegen in Großstädten, in denen ein gut ausgebautes U- oder S-Bahnsystem mit kurzen Taktzeiten und Rund-um-die-Uhr-Fahrplan der persönlichen Mobilität innerhalb der Stadt kaum Grenzen setzt. Negativerlebnisse gibt es jedoch auch hier in Form von Anmache, sexueller Belästigung und Gewalt. Vor allem für Mädchen sind nächtliche U-Bahn-Haltestellen häufig regelrechte „Angst-Räume“.

Vor diesem Hintergrund wird es verständlich, dass der Wunsch nach dem eigenen Auto - wenn es sich denn finanzieren lässt - für viele außer Frage steht. Die damit verbundenen Probleme im Alltags- und Berufsverkehr (Stop-and-go, Staus, Stress, Parkplatzsuche usw.) lernen Fahranfänger erst mit der Zeit kennen.

Beim Kostenvergleich werden häufig beim Auto nur die Ben-

zinkosten gesehen. Die Folgekosten, die ein eigenes Fahrzeug mit sich bringt, werden vielen erst dann klar, wenn die „Anschub-Finanzierung“ durch Eltern oder Großeltern ausläuft und Wartungs- und Reparaturkosten oder die unfall- oder verschleißbedingte Neuanschaffung eines Wagens notwendig werden. Nach neueren Berechnungen des ADAC kostet ein gefahrener Kilometer z. B. in einem VW Polo (inklusive Wertverlust) 54,6 Pfennig. Demgegenüber ist ein Bahn-Kilometer mit 27,2 Pfennigen deutlich billiger (Grundpreis im Fernverkehr, 2. Klasse, ohne Zuschläge).

In Bezug auf das Unfallrisiko schneiden Auto und Motorrad gegenüber Bus und Bahn erheblich schlechter ab. 80 Prozent der auf Arbeits- und Dienstwegen Verunglückten waren 1999 mit dem Auto oder Motorrad unterwegs, nur drei Prozent mit dem Bus. Schwere Unfälle bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel sind äußerst selten. So gilt der Reisebus beispielsweise als das sicherste straßengebundene Verkehrsmittel. Die Bahn hat ein ähnlich gute Unfallbilanz.

Frühe Erfahrungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln, Gewohnheiten, Unflexibilität und Voreingenommenheit prägen so die Entscheidung für oder gegen den ÖPNV. Sicherlich spielen auch Imagegründe eine Rolle, denn das eigene Auto hebt den sozialen Status seines Besitzers, auch in der peer-group. Bevor eine rationale Abwägung der Vor- und Nachteile der verschiedenen Verkehrsmittel durchgeführt werden kann, muss man sich zunächst über die eigenen Motive und Prioritäten klar werden. Dies soll im Rahmen dieses Themas erfolgen.

### Ziele/Absichten:

Ziel der Einheit ist es, das eigene Verhältnis zu öffentlichen Verkehrsmitteln zu klären und eine rationale Abwägung der Vor- und Nachteile öffentlicher und individueller Verkehrsmittel zu ermöglichen.

Die Schülerinnen und Schüler sollen

- ihre Einstellung zu öffentlichen Verkehrsmitteln und ihren Nutzern überprüfen
- ihre Verkehrsmittelwahl auch unter ökologischen Gesichtspunkten prüfen
- erkennen, dass je nach den Umständen öffentliche oder individuelle Verkehrsmittel mehr Vorteile bieten
- bereit sein, bei ihrer eigenen Entscheidung eine unvoreingenommene Abwägung der Vor- und Nachteile vorzunehmen

### Eingangsgeschichte/ Problemaufriss:

„Also, wie sieht es nun aus am Wochenende: Wer fährt?“ Andi schaut in die Runde. Die Clique will am Samstag zum Konzert im 80 Kilometer entfernten Hannover. „Mein Auto könnten wir nehmen - wenn ich Spritgeld von jedem kriege, dann geht die Sache klar.“ Jenny ist nicht begeistert: „Deine Reifen sind nicht mehr die besten, und wenn du wieder was trinkst, fahr ich lieber gar nicht erst mit.“ „Diesmal bleib ich garantiert bei Cola, Ehrenwort!“, sagt Andi. „Lass uns doch mal schauen, ob wir vielleicht den Zug nehmen können“, schlägt Sarah vor. „Ist doch bescheuert, die Wartereie am Bahnhof“, mischt sich Jan ein. „Im Auto ist die Stimmung viel besser. Umsteigen müssten wir beim Zug auch noch, und nach 1.00 Uhr fährt sowieso keiner mehr. Da müssen wir doch schon vor den Zugaben wieder abhauen.“



## Methode:

Englische Debatte

### Fragestellung:

„Wer ist eher ein kluger Kopf, Autofahrer(in) oder Benutzer(in) von Bus und Bahn?“

[Alternativ: Wer ist auf kurzen Strecken eher ein kluger Kopf, Autofahrer(in) oder Radfahrer(in)?]



## Mögliche Argumente:

### Pro Auto

- Autofahrer sind in der Zeitgestaltung flexibel.
- Wenn man mal später loskommt oder irgendwo länger bleiben möchte, ist das kein Problem.
- Man bestimmt selbst, wann man losfährt, und muss sich an keinem Fahrplan orientieren.
- Man kann auch spät in der Nacht noch unterwegs sein, wenn längst kein Bus mehr fährt.
- Autofahrer sind bequem von Haustür zu Haustür unterwegs.
- Mit dem Auto ist man schneller.
- Autofahren macht Spaß.
- Im Auto reist man komfortabler als in Bus und Bahn.
- Man kann besser Lasten transportieren (Einkauf, Urlaub).
- Im Auto ist man mit Freunden unter sich.
- Das Auto bietet Schutz gegen Anmache und Belästigung.

### Pro Bus und Bahn

- Öffentliche Verkehrsmittel sind sicherer als Autos.
- Wer in Bus oder Bahn sitzt, reist entspannt und ohne Stress.
- Man kann die Ankunftszeit gut kalkulieren und steckt nicht im Stau fest.
- In öffentlichen Verkehrsmitteln kann man dösen, lesen oder sich ganz auf die Unterhaltung konzentrieren.
- Wenn man mal einen getrunken hat, ist das im öffentlichen Verkehrsmittel kein Problem.
- Man braucht keinen Parkplatz zu suchen.
- Öffentliche Verkehrsmittel schonen die Umwelt und entlasten den innerstädtischen Verkehr.
- Auf längeren Strecken ist die Bahn oft schneller als das Auto.
- Nach einer längeren Bahnfahrt kommt man ausgeruht und fit am Ziel an.
- Man kann problemlos nachts reisen und spart so eine Übernachtung oder einen Urlaubstag.
- Netzkarte und ÖPNV-Abo sind billiger als ein eigenes Auto.

### Moderationsfragen für die Abschlussrunde:

- Kann man auf die Ausgangsfrage eine klare und eindeutige Antwort geben?
- Unter welchen Umständen ist der Autofahrer/ die Autofahrerin, unter welchen Umständen der Nutzer/ die Nutzerin von Bus und Bahn der klügere Kopf?
- Wovon hängt es ab, für welches Verkehrsmittel sich jemand entscheidet?
- Sind es eher rationale Gründe, die die Entscheidung bestimmen, oder emotionale?
- Hat die Benutzung eines bestimmten Verkehrsmittels Auswirkungen auf Image und Status einer Person?
- Welche Argumente sind für Sie ausschlaggebend, wenn Sie sich für ein bestimmtes Verkehrsmittel entscheiden?
- Spielen ökologische Aspekte bei Ihrer Verkehrsmittelwahl eine Rolle?

## 4.6 Fahren Frauen besser?

### Thema: Geschlechtsspezifisches Verhalten im Straßen- verkehr

Über einen langen Zeitraum hinweg wurden Kraftfahrzeuge als eine männliche Domäne aufgefasst. Technisches Verständnis und Körperkraft waren vor allem in der Frühzeit des Automobils unabdingbar für dessen Bedienung. Bereits zu Beginn der Kraftfahrzeuggeschichte zeigten jedoch einzelne Frauen der erstaunten Öffentlichkeit, dass das nicht so sein muss. Während Carl Benz, der als Erbauer des ersten funktionstüchtigen Automobils gilt, noch zögerte, seine Konstruktion der Öffentlichkeit vorzustellen, ergriff seine Frau Berta 1888 die Initiative und startete ohne Wissen ihres Mannes die erste „Automobil-Fernfahrt“ von Mannheim nach Pforzheim. Spätestens seit Jutta Kleinschmidts Sieg bei der Automobil-Rallye Paris-Dakar im Januar 2001 dürfte die männliche Illusion der Alleinherrschaft auf diesem Gebiet endgültig gefallen sein.

Die Frage, ob Männer oder Frauen besser Auto fahren, beschäftigt jedoch weiterhin die Gemüter. Die Unfallstatistik gibt darüber nur begrenzt Auskunft. Deutlich wird jedoch, dass Frauen seltener an Unfällen beteiligt sind als Männer. Ebenso unbestritten ist, dass Frauen weniger Unfälle verursachen. Auch bei den sogenannten Aggressionsursachen (Geschwindigkeit, Überholen) und bei Alkoholunfällen schneiden Frauen besser ab. Dies gilt uneingeschränkt auch für junge Fahrerinnen, wo die Diskrepanz zwischen den Geschlechtern besonders deutlich ist. „Typische“ Unfälle von Frauen sind dagegen Vorfahrtverletzungen und Unfälle beim

Abbiegen und Wenden (vgl. Fachinformationen, Seite 30).

Offen bleibt die Frage nach den Ursachen. Geschlechtsspezifische Verhaltensweisen bzw. gesellschaftliche (Rollen-)Erwartungen dürften dabei eine Rolle spielen. Vorbilder aus unterschiedlichen Lebensbereichen und den Medien tragen ein Weiteres dazu bei. Der „Draufgänger“ am Steuer und die vorsichtige, vermittelnde, teilweise auch ängstliche Fahrerin sind eben nicht nur Klischees.

Die Frage, ob Frauen besser fahren, erfordert auch eine Klärung der Kriterien. Je nach Standpunkt des Betrachters kann es dabei um Fahrzeugbeherrschung, um Zentimeter genaues Einparken, um Gefahrenbewusstsein oder um soziale Fähigkeiten gehen. Unterschiedlich ist auf jeden Fall auch die Selbsteinschätzung der jungen Fahrerinnen und Fahrer. Bei einer repräsentativen Befragung der Technischen Hochschule Dresden nannten junge Fahrerinnen bei der Bewertung von Situationen das „Ein- und Ausparken“ als ihr größtes Problem bzw. größte Schwäche. Junge Männer sahen dagegen als ihr größtes Problem „das Einhalten der Geschwindigkeitsbegrenzung“.

### Ziele/Absichten:

Ziel der Einheit ist es, geschlechtsspezifische Verhaltensweisen im Straßenverkehr zu untersuchen und den Zusammenhang zwischen diesen Verhaltensweisen und dem Unfallrisiko nachzugehen.

Die Schülerrinnen und Schüler sollen

- sich mit Fakten und Vorurteilen geschlechtsspezifischen Verhaltens im Straßenverkehr auseinandersetzen

- erkennen, dass ihr Verhalten im Straßenverkehr auch geschlechtsspezifische Aspekte beinhaltet
- prüfen, inwieweit diese Verhaltensweisen mit einem erhöhten Unfallrisiko einhergehen
- bereit sein, sich gegen Rollenerwartungen, die von außen an sie herangetragen werden, zu wehren, wenn diese mit einem erhöhten Risiko verbunden sind

### Eingangsgeschichte/ Problemaufriss:

Freitags abends treffen sich die Freunde im „piccolo“. Meike ist schlecht darauf. „Was ist denn los?“, fragt Chris. „Es ist wegen meines Autos“, erklärt Meike. „Am Dienstag bin ich im Parkhaus an einem Pfeiler langgeschrappt. Heute habe ich den Kostenvoranschlag bekommen. Ich wollte doch nächsten Monat in den Urlaub fahren. Das kann ich mir abschminken.“ „Ihr Mädels könnt eben nicht Auto fahren“, meint David. „Mit einer Karre muss man auch umgehen können. Wenn ich dran denke, wie du letzten Sonntag hinter uns her gezockelt bist. Chris musste doch dauernd warten, bis du nachkamst.“ Da hat er aber nicht mit Verena gerechnet: „Jetzt halt mal den Ball flach. Frauen fahren eben vorsichtiger. Wenn ich bei dir im Auto sitze, wird mir übel bei deinem Fahrstil.“ „Vorsichtig?“, erwidert Chris. „Ihr habt einfach keinen Überblick. Wenn man es drauf hat, kann man auch schnell fahren.“ Das lässt Meike nicht auf sich sitzen: „Von wegen. Wer ist denn letzten Herbst in die Leitplanke gebrettert? Frauen haben viel weniger Unfälle als Männer, also fahren sie auch besser.“



## Methode:

Aquarium

## Fragestellung:

„Fahren Frauen besser?“

## Mögliche Argumente:

### Pro

- Männer fahren häufig zu schnell.
- Männer suchen sich PS-starke Fahrzeuge aus und wollen sie dann auch ausfahren.
- Männer wollen häufig mit ihren Fahrkünsten angeben oder sich beweisen.
- Männer wollen immer besser sein als andere und betrachten andere als Rivalen.
- Männer sind vernarrt in Autos und verwechseln die Straße mit der Rennstrecke.
- Männer trauen sich zu viel zu und überschätzen sich leicht.
- Männer fahren häufiger unter Alkoholeinfluss.
- Frauen fahren vorsichtiger und überlegter.
- Frauen lassen eher anderen mal die Vorfahrt.
- Frauen achten bei ihren Fahrzeugen eher auf Sicherheit als auf PS.
- Frauen haben es nicht nötig, sich vor anderen zu beweisen.

### Kontra

- Männer wissen mehr über Fahrphysik und Technik.
- Männer interessieren sich mehr für Autos und wissen deshalb auch mehr über das Autofahren.
- Männer kennen die technische Ausstattung ihres Autos genau und können sie deshalb besser nutzen.
- Männer konzentrieren sich voll auf das Fahren und sind mehr bei der Sache.
- Männer haben oft größere Fahrerfahrung als Frauen.
- Männer merken es eher, wenn mit der Technik des Fahrzeugs etwas nicht stimmt.
- Frauen sind viel zu ängstlich, um souverän Auto fahren zu können.
- Frauen haben eine Abneigung gegen Technik und denken sich deshalb nicht so in das Fahrzeug hinein.
- Frauen haben ein schlechteres räumliches Vorstellungsvermögen.
- Frauen lassen sich beim Fahren leichter ablenken.



### Moderationsfragen für die Abschlussrunde:

- Welche „typisch männlichen“ und „typisch weiblichen“ Eigenschaften in Bezug auf das Autofahren wurden genannt?
- Wie kommt es zu diesen Verhaltensweisen?
- Welche Rolle spielt dabei die Umwelt (Clique, Freunde, Familien usw.)?
- Kommt es gelegentlich zu Situationen, in denen man sich nicht wohl fühlt in seiner (Geschlechter-) Rolle? Was kann man tun, um sich gegen die Erwartungen der anderen zu wehren?

## 4.7 „Fahr doch mal schneller!“

### Thema: Einflüsse von Mitfahrern

Im Allgemeinen scheint von Mitfahrern ein Risiko vermindernder Einfluss auf den Fahrer auszugehen. Die Unfallwahrscheinlichkeit scheint niedriger zu sein, wenn man Beifahrer im Wagen hat. Krüger u.a. (1998) berichten, dass gegenüber der Alleinfahrt die Zweipersonenfahrt ein um 15 Prozent geringeres Unfallrisiko aufweist, die Mehrpersonenfahrt ein 8 Prozent geringeres.

Bei jungen Fahrerinnen und Fahrern zeigt sich dieser generelle Effekt jedoch nicht. Bei ihnen kann sich die Anwesenheit (gleichaltriger) Mitfahrer nachteilig auswirken. Die Fahrzeugbesatzung stellt ein komplexes Sozialsystem auf Rädern dar, in dem komplizierte Interaktionen und Prozesse sozialer Beeinflussung und Gegenbeeinflussung ablaufen. Sie können die Risikobereitschaft des Fahrers erhöhen. In einer Befragung gaben jugendliche Autofahrer an, schneller, abgelenkter und „lockerer“ zu fahren, wenn jüngere oder gleichaltrige Mitfahrer anwesend sind.

In Gruppensituationen kann der Fahrer die Verpflichtung erleben, den (tatsächlichen oder vermuteten) Erwartungen der Mitfahrer nach einem zügigen oder risikobetonen Fahrstil nachzukommen. Er kann dazu neigen, in einer solchen Fahrweise ein Mittel zu sehen, anderen seine Kompetenz zu beweisen und bei ihnen Anerkennung und hohen Status zu erreichen. In Gruppensituationen kann es zu einer Diffusion von Verantwortung kommen. Der Fahrer fühlt sich nicht mehr allein zuständig und verantwortlich („Nicht ich fahre, wir fahren“). Zusätzlich kann sich sein subjektives Sicherheitsgefühl erhöhen, wenn von den Mitfahrern Signale ausgehen, die er als Hinweis auf die Ungefährlichkeit der Situation wertet (z. B. ausgelassene Stimmung, direkte oder indirekte Aufforderungen zu schnellem Fahren). Eine wesentliche Einflussgröße auf Verhalten und Erleben im Straßenverkehr stellt der erlebte **Zeitdruck** dar. Er geht mit einem höheren psychischen und physiologischen Erregungsniveau einher und stellt deshalb einen fruchtbaren Boden für Hektik, Gereiztheit und Ärger dar. Erlebter Zeitdruck bereitet Unlust und Stress, senkt die Frustrationstoleranz und erschwert die emotionale Selbstkontrolle. Er ist die häufigste Ursache für rücksichtsloses, aggressives und riskantes Verhalten und auch für Regelübertretungen.

Eine wesentliche Möglichkeit, auch bei Zeitdruck relativ ruhig zu bleiben und sich nicht zu riskanten Fahrmanövern hinreißen zu lassen, kann darin bestehen, sich durch „richtige“ Gedanken kognitiv zu steuern. Solche Gedanken gegen die psychophysiologische Erregung bei Zeitdruck können beispielsweise sein:

- Ich komme zu spät, ich muss mich damit abfinden.
- Ich soll Risiken eingehen und, wenn etwas schief geht, die „Zeche“ zahlen, nur damit mich andere für zuverlässig und pünktlich halten bzw. weil meine Mitfahrer pünktlich sein wollen?
- Zu spät zu kommen ist weniger schlimm, als einen Unfall zu haben. Wie lange werden meine Mitfahrer und ich an das heutige Zu-spät-kommen noch denken, wie lange würden wir noch an einen Unfall denken?
- Ich gebe meine Selbstbestimmung nicht auf und lasse mich von anderen weder unter Zeitdruck setzen noch zu einer riskanten Fahrweise veranlassen.
- Ich bin wie der Pilot eines Flugzeuges, der keine waghalsigen Manöver fliegt, weil andere von ihm Pünktlichkeit erwarten.

### Ziele/Absichten:

Die Schülerinnen und Schüler sollen

- sich bewusst werden, welche gruppenspezifischen Prozesse im Fahrzeug wirksam werden können
- ihre Fähigkeiten und Bereitschaft stärken, sich gegen Risiko erhöhende Mitfahreinflüsse zu wehren und abzuschotten
- erkennen, dass allein der Fahrer für die sichere Beförderung der Gruppe verantwortlich ist. Ihr Selbstbewusstsein als „Gruppenchef“ soll gestärkt werden.



### Eingangsgeschichte/ Problemaufriss:

Frank hat vor wenigen Wochen den Autoführerschein gemacht. In manchen Verkehrssituationen fühlt er sich noch nicht ganz sicher. Deshalb ist er auch recht vorsichtig und fährt eher langsam, zumal es jetzt zu regnen beginnt. Frank ist mit seinen Freunden unterwegs. Sie sind auf dem Weg von einer Disco zurück nach Hause, und die Fahrt führt über Landstraßen. Franks Freundin Larissa sagt: „Wir sind spät dran. Ich musste meinen Eltern versprechen, pünktlich zurück zu sein. Wenn ich das nicht einhalte, bekomme ich fürchterlichen Ärger. Fahr doch mal schneller!“ Als Frank der Bitte nicht nachkommt, ist die Stimmung im Auto gereizt. Auch die anderen meinen: „Leg doch mal einen Zahn zu!“

### Methode:

Dilemma-Diskussion

Für die Anregung der Diskussion sollte die Lehrkraft eine Reihe von Fragen parat haben. Diese sollen sicherstellen, dass die moralischen Aspekte der Konfliktsituation in der Diskussion zum Tragen kommen. Solche Fragen sind zum Beispiel:

- Was ist Franks Dilemma? Zwischen welchen Alternativen muss er sich entscheiden?
- Was soll Frank tun – Geschwindigkeit beibehalten oder schneller fahren?
- Hat Frank eine Verpflichtung seiner Freundin gegenüber? Den anderen Mitfahrern gegenüber? Welche?
- Was ist besser: Pünktlich zu sein oder die Verkehrsregeln einzuhalten?

- Angenommen, Frank fährt nicht schneller und Larissa kommt daher zu spät. Könnte Larissa ihm Vorwürfe machen? Wären sie gerechtfertigt? Könnten die Eltern ihm Vorwürfe machen? Wären die gerechtfertigt?
- Angenommen, Frank fährt schneller und es kommt zu einem Unfall, bei dem Larissa und die anderen Mitfahrer verletzt werden. Könnte ihm Larissa dann Vorwürfe machen? Könnten ihm die anderen Mitfahrer Vorwürfe machen? Könnten ihm die Eltern der Mitfahrer Vorwürfe machen? Wären sie gerechtfertigt?

Wünschenswert wäre es natürlich, wenn Schülerinnen und Schüler selbst erlebte Dilemmasituationen schildern würden, die sich dann im Unterricht bearbeiten ließen.



## 4.8 „Nimm mal den Fuß vom Gas!“

### Thema: Konflikte im Auto

Beifahrerinnen (Beifahrer) können Risiko mindernden Einfluss auf den Fahrer (die Fahrerin) ausüben. Häufig reicht allein die Gegenwart von Beifahrern aus, dem Fahrer seine Verantwortung zu verdeutlichen und ihn zu angemessener Fahrweise anzuhalten.

Anders jedoch, wenn der Fahrer wenig Einfühlungsvermögen in die Gefühlswelt anderer Menschen besitzt, wenn er sein Auto gebraucht, um sich zu profilieren und mit seinem Fahrstil anderen imponieren möchte, wenn er Geschwindigkeit als Rausch erlebt und mit dem Auto den „Kick“ sucht oder wenn er die Einstellung hat, dass nur eine „sportliche“ Fahrweise eine gute Fahrweise ist. Bei solchen Fahrern und in ähnlichen Situationen müssen die Beifahrer den Mut finden, den Fahrer anzusprechen. Wie aber findet man den richtigen Ton? Das Verhältnis der Fahrzeuginsassen zueinander ist dabei von ausschlaggebender Bedeutung. Ist die Beziehung in Ordnung, kann ein deutlicher Appell Erfolg bringen: „Fahr bitte langsamer!“ Sind die

Beziehungen gestört, gibt es Gruppennormen, die wichtiger sind als Sicherheitserwägungen, oder lässt sich der Fahrer in diesen Bereich „nicht reinreden“, dann kann der Wunsch nach verändertem Fahrverhalten nur unter erschwerten Bedingungen vorgebracht werden. Du-Aussagen („Du fährst wie eine besennte Sau!“) können aus einem Kritikgespräch einen Konflikt werden lassen. Auch Ironie („Du hast Deinen Führerschein wohl im Lotto gewonnen“) kann verletzend wirken und eher das Gegenteil erreichen. Am ehesten Erfolg verspricht, wenn die Beifahrer es gelernt haben, von sich selbst zu sprechen und ihre Wünsche in „Ich-Aussagen“ zu formulieren: „Ich mag nicht, wenn du so schnell fährst.“ „Ich habe Angst, wenn du so schnell fährst. Bitte fahre etwas langsamer.“

In dem Rollenspiel können die Schülerinnen und Schüler Rollen übernehmen und versuchen, sie gemäß ihrer eigenen Erfahrung auszufüllen. Wichtig ist die genaue Darstellung des Problems bzw. der Situation mit exakten Rollenangaben. Es empfiehlt sich, die Rollenvorgaben (Eingangsgeschichte/Problemaufriss) schriftlich auszuteilen.

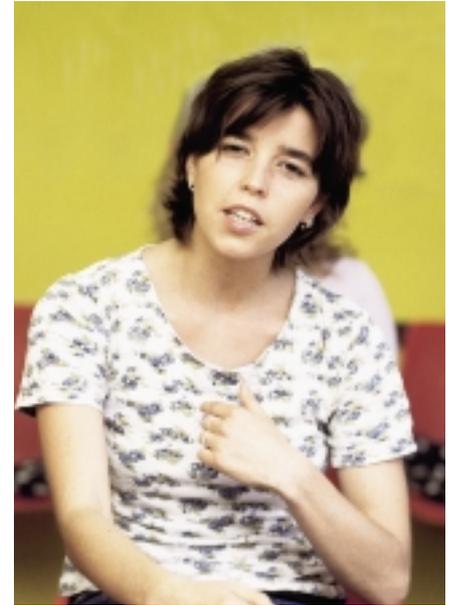
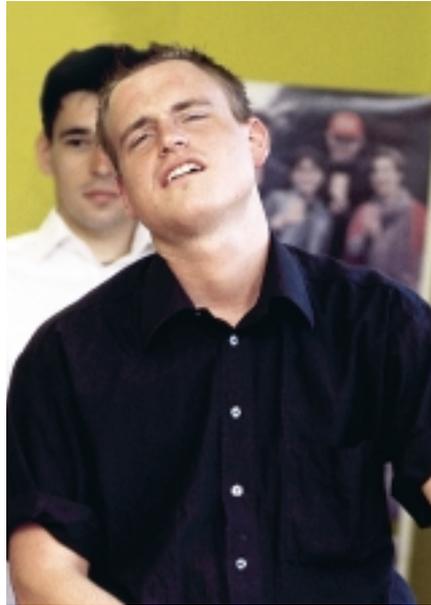
### Ziele/Absichten:

Ziel der Einheit ist es, Schülerinnen und Schülern zu verdeutlichen, dass nicht alle Mitfahrer den eigenen Fahrstil billigen und Mitfahrern Mut zu machen, ihre Wünsche nach sicherer Fahrweise offen auszusprechen.

Die Schülerinnen und Schüler sollen

- verstehen, dass der eigene Fahrstil nicht immer den Wünschen und Bedürfnissen der Mitfahrer entspricht
- bereit sein, auf nichtsprachliche Signale von Furcht oder Unsicherheit bzw. auf offene Appelle einzugehen und den Fahrstil darauf abzustimmen
- erkennen, dass manchmal nur eine offene Ansprache des Fahrers zum gewünschten Ziel führt
- bereit sein, Fahrer zu veranlassen, so zu fahren, dass ihnen bei der Fahrt nicht unwohl ist und sie sich nicht fürchten
- in der Lage sein, geeignete Botschaften zu senden





### Eingangsgeschichte/ Problemaufriss:

**Niko** liebt sein Auto, in das er viel Zeit und Geld investiert hat, über alles. Wenn möglich besucht er Autorennen, „um von den Profis zu lernen“. Die eine oder andere Runde auf dem Nürburgring hat er auch schon gedreht. In der Freundesgruppe wird seine Leidenschaft akzeptiert, aber nicht von allen geteilt. Die Linkskurve nimmt er „mit links“.

**Claudia** ist Nikos Freundin. Ihr geht sein Fahrstil auf die Nerven. In manchen Situationen hat sie sogar richtig Angst. Bislang hat sie nichts gesagt, weil sie ahnt, dass Niko ärgerlich auf Kritik reagieren würde. Claudia ist sportlich und fährt gerne Ski. Bei Schussfahrten ist sie überhaupt nicht ängstlich. Aber sie mag es nicht, der „Fahrkunst“ eines anderen ausgeliefert zu sein. Nachdem Niko mit hohem Tempo nur knapp eine Linkskurve geschafft hat, wird es ihr zu bunt.

**Andrea** ist Claudias Freundin, findet aber, dass diese zu sehr an Niko herumnörgelt. Einerseits mag sie hohe Geschwindigkeiten wegen des aufregenden Gefühls, andererseits hat sie immer auch ein wenig Angst. Wenn sich Niko und Claudia streiten, mischt sie sich nur ein, wenn es unbedingt sein muss.

**Jan** ist Nikos Freund. Er ist kein Autofreak, für ihn ist es weniger wichtig, wie Niko fährt. Bislang ist auch immer alles gut gegangen. Er ist der Meinung, dass jeder den Spaß haben soll, den er haben will.

Aus den „Charakteren“ werden vier Arbeitsgruppenaufträge gefertigt. Jede Arbeitsgruppe befasst sich kurz mit „ihrer“ Person und wählt jemand aus der Gruppe aus, der bei einem Rollenspiel mitmacht. Das Spiel setzt ein „nach einer Linkskurve, die Niko gerade noch gemeistert hat.“ Claudia spricht als Erste.

### Methode:

Rollenspiel

### Moderationsfragen für die Abschlussrunde:

#### An Niko:

- War das Gespräch für Sie realistisch? Hätten Sie als Fahrer ähnlich argumentiert? Würden Sie als Fahrer nach dem Gespräch den Fuß vom Gas nehmen und langsamer fahren?

#### An Claudia:

- Haben Sie den Fahrer so angesprochen, wie Sie das in der Arbeitsgruppe verabredet haben? Sind Sie zufrieden mit dem Gespräch? Glauben Sie, dass Sie in der Realität mit einem ähnlichen Fahrer wie Niko Ihr Ziel erreicht hätten?

#### Fragen an die ganze Klasse:

- Würden Sie einen Fahrer ähnlich ansprechen? Anders? Wie?
- Wer hat solche Situationen schon einmal erlebt?
- Wie reagieren Fahrer wie Niko auf Wünsche nach langsamerer Fahrweise?
- Warum sind solche Gespräche besonders schwierig?
- Wie war der Einfluss von Andrea und Jan?
- Wie muss man die Botschaft formulieren, damit sie ankommt?
- Was sollte man besser nicht sagen?

### Unfallgefährdung junger Fahrerinnen und Fahrer



Der 18. Geburtstag stellt für Heranwachsende im Hinblick auf die Verkehrsteilnahme einen wichtigen Einschnitt dar. Mit der Möglichkeit des Erwerbs der Fahrerlaubnis der Klassen B für PKW und A für (zunächst leistungsbegrenzte) Motorräder öffnet sich für die jungen Erwachsenen das Tor zur Motorisierung. Die Möglichkeit, Kraftfahrzeuge benutzen zu können, bedeutet eine enorme - und von vielen herbeigesehnte - Erweiterung ihres Aktionsradius. Zugleich stellt der Erwerb des Führerscheins eine wichtige Etappe bei der Aufnahme in die Welt der Erwachsenen dar.

Junge Fahrer von 18 bis 24 Jahren sind jedoch bei der Teilnahme am Straßenverkehr stark gefährdet. Im Jahre 2000 verunglückten in Deutschland\* insgesamt 112.946 junge Männer und Frauen dieser Altersgruppe, davon wurden 1.736 Personen getötet. Während der Anteil der 18-24jährigen an der Gesamtbevölkerung 7,8 % beträgt, stellt diese Altersgruppe 22 % der bei Verkehrsunfällen Getöteten und Verletzten. In keiner anderen Altersgruppe ist das Risiko, im Straßenverkehr zu verunglücken, derart groß.

Häufiger als andere Altersgruppen verunglücken die 18-24jährigen mit dem PKW und dem Motorrad: 78 % der Verunfallten 18-24jährigen waren 2000 als Fahrer oder Mitfahrer eines PKW unterwegs, 6,7 % verunglückten mit dem Motorrad, 6,4 % mit dem Fahrrad und 3,0 % als Fußgänger. Bei den Getöteten beträgt der Anteil der PKW-Insassen 81, der der Motorradfahrer 11 Prozent.

Fast jeder dritte Unfall junger Fahrer (30 %) war ein sogenannter „Fahrerunfall“: Dabei handelt es sich um Unfälle, bei denen der Fahrer ohne Fremdeinfluss die Kontrolle über sein Fahrzeug verliert. Bei den Unfallursachen steht „nicht angepasste Geschwindigkeit“ mit 23 % an der Spitze. Bei den Unfällen mit Getöteten war dies gar bei 49 Prozent die Ursache.

Insbesondere bei den schweren Unfällen zeigt sich eine deutliche Häufung in den Nachtstunden und am Wochenende: Freitags und Samstags zwischen 22 Uhr und 6 Uhr enden besonders viele Unfälle tödlich. Jeder fünfte tödliche Unfall junger Fahrer ereignete sich 2000 in diesem Zeitraum.

Dabei sind nicht alle Heranwachsenden im gleichen Maß gefährdet: Junge Männer sind vom Unfallgeschehen deutlich stärker betroffen als junge Frauen: Von den 2000 verunglückten 18 - 24jährigen PKW-Insassen waren 55 % männlich und 45 % weiblich. Bei den Getöteten betrug der Anteil der jungen Männer sogar 77 %. Bei den getöteten Frauen ist der Anteil derer, die bei dem Unfall als Mitfahrer unterwegs waren, mit 34 % deutlich größer als bei den Männern, bei denen nur 25 % bei dem Unfall nicht selbst am Steuer saßen.

Auch die Zugehörigkeit zu bestimmten peer-groups und die Orientierung an life-style-Szenen beeinflusst die Unfallwahrscheinlichkeit. Einer Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen zu Folge sind es in erster Linie die überwiegend männlichen „Action-Typen“ und die „Kicksucher“, die dazu neigen, das Auto zu missbrauchen. Man geht davon aus, dass etwa ein Drittel der jungen Fahrer zu den besonders gefährdeten Gruppen gehört.

Verkehrsunfälle haben für die Betroffenen oft schwere Folgen. Verletzungen, Schmerzen, langwierige Genesungszeiten und gegebenenfalls bleibende Behinderungen sind für die Opfer unmittelbar spürbar. Genauso belastend kann es sein, als Verursacher eines Unfalls anderen solches Leid zugefügt zu haben. Darüber hinaus haben Verkehrsunfälle enorme volkswirtschaftliche Folgekosten: Neben Belastungen der Sozialversicherungsträger durch Heilbehandlung, Rehabilitation und Rentenzahlungen sind in erster Linie Ausfallzeiten in Ausbildung und Beruf zu nennen.

### Geschwindigkeit

(Unterrichtsbaustein 4.1)

Der Mensch verfügt über keinen Geschwindigkeitssinn. Während er Beschleunigung und Verzögerung körperlich wahrnehmen kann, ist er bei der Einschätzung der Geschwindigkeit auf optische und akustische Wahrnehmungen angewiesen. Gefahrene Geschwindigkeiten werden vom Fahrer selbst oft anders empfunden als von Mitfahrern und anderen Verkehrsteilnehmern (z.B. Radfahrern oder Fußgängern). Hinzu kommt, dass moderne Fahrzeuge Geschwindigkeitssignale wie

\* Unfallzahlen: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2001

Erschütterungen und Windgeräusche weitgehend dämpfen, so dass sie nicht mehr als Geschwindigkeitssignale wahrgenommen werden. Kontrollüberzeugungen und Gewöhnungsprozesse („es ist ja immer gut gegangen“) tragen dazu bei, dass Geschwindigkeiten häufig unterschätzt werden.

Außerdem ist die im Zusammenhang mit Kraftfahrzeugen üblicherweise verwendete Geschwindigkeitsangabe in km/h relativ abstrakt und deshalb schwer vorstellbar. Die in der Technik übliche Maßeinheit „m/s“ (Meter pro Sekunde) vermittelt einen erheblich anschaulicheren Eindruck: Bei 50 km/h legt man in einer Sekunde 13,9 Meter zurück, bei 70 km/h sind es 19,4 und bei 160 km/h 44,4 Meter. Im 100-m-Lauf schaffen auch Olympia-Teilnehmer nur wenig mehr als 40 km/h, also maximal etwa 11 Meter pro Sekunde.



Noch weniger vorstellbar sind die Auswirkungen der Geschwindigkeit, wenn es darum geht, schnell anzuhalten. In der Fahrschule lernt man, dass der Bremsweg im Quadrat zur Geschwindigkeit wächst. Fast jeder Autofahrer weiß, dass eine Verdoppelung der Geschwindigkeit eine Vervierfachung des Bremswegs bedeutet. Dies hat jedoch im Fall einer Kollision zur Folge, dass derjenige, der schneller fährt, mit

einer erheblichen Restgeschwindigkeit auf das Hindernis aufprallt.

Ein Vergleich zwischen 50 und 60 km/h mag das verdeutlichen: Wer 60 km/h fährt, bewegt sich bei gleichem Bremsbeginn dort, wo der langsamere bereits steht, noch mit einer Restgeschwindigkeit von ca. 30 km/h.

Eine vergleichsweise geringe Erhöhung der Geschwindigkeit kann also im Falle einer Kollision ganz erhebliche Auswirkungen haben. Noch deutlicher wird der Unterschied, wenn die Reaktionszeit mit einbezogen wird: Da der schnellere Fahrer bei gleicher Reaktionszeit eine längere Wegstrecke zurücklegt, beginnt er erst später mit der Bremsung. Bei einer Gegenüberstellung der Anhaltewege aus 50 und 60 km/h ergibt sich eine Restgeschwindigkeit von ca. 40 km/h (Folien 1a und 1b\*). Ein Aufprall mit dieser Geschwindigkeit bedeutet für die Fahrzeuginsassen auch beim heutigen Stand der Passiven Sicherheit ein hohes Verletzungsrisiko. Ein Fußgänger, der mit dieser Geschwindigkeit angefahren wird, wird mit 50prozentiger Wahrscheinlichkeit tödliche Verletzungen davontragen.

Ein Vergleich der Geschwindigkeiten 30 und 50 km/h zeigt schließlich, weshalb Tempo 30 in Wohngebieten eine wichtige Maßnahme zum Schutz von Radfahrern und Fußgängern, insbesondere von Kindern ist: Dort, wo der Fahrer aus einer Ausgangsgeschwindigkeit von 30 km/h bereits steht, ist derjenige, der 50 km/h fährt, noch mit ungebremsten 50 km/h unterwegs, da allein sein Reaktionsweg länger ist als der gesamte Anhalteweg aus 30 km/h (vgl. Folien 1a und 1b).

\* Die auf den Folien dargestellten Reaktionswege entsprechen einer Reaktionszeit von 1,08 Sekunden.

## Alkohol im Straßenverkehr

(Unterrichtsbaustein 4.2)



Die Auswirkungen von Alkohol auf Körper und Psyche von Autofahrern sind bekannt: Beeinträchtigungen der Wahrnehmung und Konzentration sowie eine Verlangsamung der Reaktion gehen bei steigendem Blutalkoholgehalt einher mit der Neigung zur Selbstüberschätzung, Enthemmung und Euphorie. Bereits ab 0,3 Promille können Beeinträchtigungen der Sehleistung nachgewiesen werden. Ab 0,4 Promille kann eine erhöhte Risikobereitschaft beobachtet werden. Ab 0,7 Promille treten Gleichgewichtsstörungen auf, die Reaktionszeit wird deutlich länger. Ab 0,8 Promille kommt es zur Konzentrationschwäche und zu einer starken Beeinträchtigung des räumlichen Sehvermögens. Ab 1,3 Promille treten Orientierungsschwierigkeiten auf, Hemmungen sind weitgehend abgebaut.

Auch das Unfallrisiko steigt mit dem Alkoholspiegel. Bei einem Blutalkoholgehalt von 0,5 Promille verdoppelt sich das statistische Risiko, im Straßenverkehr zu verunglücken. Bei 0,8 Promille ist es vervierfacht.

Viele – nicht nur junge – Fahrer sind dennoch der Meinung, dass sich Alkoholkonsum und die Teilnahme am Straßenverkehr nicht unmittelbar ausschließen. Vielmehr glauben sie, gewisse Alkoholmengen verkraften zu können, ohne damit ihre Fahrfähigkeit wesentlich zu beeinträchtigen. Dabei sehen sie sich möglicherweise durch die Gesetzgebung legitimiert, die kein absolutes Alkoholverbot ausspricht. Vielmehr enthalten Straßenverkehrsgesetz und Strafgesetzbuch verschiedene Promillegrenzen, je nachdem welche Auswirkungen bei dem Betroffenen festgestellt werden. Nach § 24a des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) ist das Führen eines Kfz im Straßenverkehr mit einem Blutalkoholgehalt von 0,5 Promille oder mehr generell eine Ordnungswidrigkeit und wird mit Bußgeld, Fahrverbot und vier Punkten geahndet. Parallel dazu gilt das Strafgesetzbuch (StGB), das im § 316 das Führen eines Fahrzeugs unter Strafe stellt, wenn infolge Alkoholkonsums oder anderer berauschender Mittel die Fähigkeit, das Fahrzeug sicher zu führen, nicht mehr gegeben ist. Die Rechtsprechung unterscheidet dabei zwischen der „absoluten Fahruntüchtigkeit“, die bei 1,1 Promille angesetzt wird, und der relativen Fahruntüchtigkeit, die ab 0,3 Promille vorliegt. Für letztere bedarf es zusätzlicher Anzeichen wie z. B. Fahren in Schlangenlinien, Anhalten vor einer grünen Ampel oder Verwicklung in einen Unfall.

Paragraph 316 StGB sieht als Sanktionen Geldstrafen oder Freiheitsstrafen bis zu einem Jahr vor, des Weiteren werden die Fahrerlaubnis entzogen und sieben Punkte „in Flensburg“ eingetragen.

Kommt es durch die Alkoholfahrt zu einer Gefährdung von

„Leib und Leben eines anderen oder fremder Sachen von bedeutendem Wert“, muss der Täter sogar mit Freiheitsstrafen bis zu fünf Jahren rechnen (§ 315 c StGB). Zivil- und arbeitsrechtliche Folgen können hinzutreten: Unter bestimmten Umständen (z. B. absolute Fahruntüchtigkeit) können Versicherungen Leistungen verweigern oder einschränken. Ist der Betroffene zur Berufsausübung auf die Fahrerlaubnis angewiesen, drohen finanzielle Einbußen und arbeitsrechtliche Konsequenzen bis hin zur Kündigung.

Folie 2 enthält eine Darstellung möglicher juristischer Folgen einer Alkoholfahrt. Wichtig dabei ist die Unterscheidung zwischen Führerscheinentzug und Fahrverbot. Fahrverbot bedeutet eine zumeist kurze „Zeitstrafe“, im Gegensatz zum schwerwiegenderen Führerscheinentzug. Wird die Fahrerlaubnis entzogen, muss sie nach einem gewissen Zeitraum (6 Monate bis 5 Jahre) neu beantragt werden. Dabei muss ab 1,6 Promille in der Regel und bei wiederholten Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss ein medizinisch-psychologisches Gutachten beigebracht werden, mit dem der Betroffene nachweist, dass er sein Trinkverhalten nachhaltig geändert hat.

## Illegale Drogen und Straßenverkehr

(Unterrichtsbaustein 4.2)

Illegale Drogen im Straßenverkehr sind ein Problem, von dem insbesondere junge Fahrer betroffen sind. Jugendliche Neugier, das Ausprobieren-Willen unbekannter „Kicks“, aber auch die Normen der Peer-group können hier ausschlaggebend sein. Über die Gefahren gibt es bei den

Betroffenen meist keine konkreten Vorstellungen, oder diese werden verdrängt.

Sichere Daten über die Auswirkungen des Drogenkonsums im Straßenverkehr liegen nicht vor. Es wird allgemein davon ausgegangen, dass es eine hohe Dunkelziffer im Hinblick auf die Unfallzahlen gibt.

Bei vorher angekündigten Drogentests, die Großunternehmen bei Einstellungsuntersuchungen mit Einverständnis der Betroffenen durchführten, waren rund sechs Prozent der Ergebnisse positiv. Zahlenmäßig standen Cannabisprodukte an der Spitze, gefolgt von Amphetaminen.

Die oben im Zusammenhang mit Alkohol bereits erwähnten Bestimmungen des Strafgesetzbuches greifen auch bei Fahruntüchtigkeit infolge Drogenkonsums. Seit August 1998 wird durch den geänderten § 24a des Straßenverkehrsgesetzes jegliches Fahren unter Drogeneinfluss als Ordnungswidrigkeit gewertet und mit Geldbußen, Fahrverbot und vier Punkten geahndet. Eine „Toleranzschwelle“ wie beim Alkohol gibt es nicht. Der Nachweis erfolgt durch eine Blutprobe, die auf Spuren der konsumierten Substanzen untersucht wird.



Die Fehlleistungen, die durch Drogenkonsum hervorgerufen werden können, sind je nach verwendeter Substanz unterschiedlich: Bei Cannabisprodukten kann es zu Konzentrations- und Wahrnehmungsstörungen, zu Euphorie, Ablenkbarkeit und verminderter Kritikfähigkeit kommen. Die Wirkung ist nicht zu kalkulieren, da die Zubereitungen wechselnde Qualitäten aufweisen und die wirksame Dosis je nach Person und Tagesform stark schwankt.

Ecstasy-Konsumenten weisen ein übersteigertes Selbstgefühl auf und sind enthemmt, Ängste verschwinden. Bei Rave- oder Technoveranstaltungen entsteht durch die Drogeneinwirkung in Verbindung mit Musik, Lichteffekten und den dabei üblichen Tanzmarathons ein oft stundenlang anhaltender Trancezustand. Die Fähigkeit zur realistischen Risikoeinschätzung wird dabei erheblich beeinträchtigt. Es treten plötzliche Anfälle von Müdigkeit oder Erschöpfung auf.

Wenn illegale Drogen zum „lifestyle“ einer Gruppe gehören, wird dies in einem kurzen Unterrichtskonzept kaum ernsthaft aufzubrechen sein. Aus diesem Grund sind illegale Drogen in den vorliegenden Unterrichtsmaterialien nicht explizit thematisiert. Da das Thema im Zusammenhang mit Alkohol jedoch von den Schülern angesprochen werden kann, wäre über Parallelen zwischen Alkohol und illegalen Drogen in Bezug auf Risiken bei der Teilnahme am Straßenverkehr zu diskutieren.

## Emotionen, Motive und Einstellungen

(Unterrichtsbaustein 4.3)

Dem Verhalten von Menschen (auch dem sicherheitsabträglichen) liegen immer (auch) Emotionen, Motive und Einstellungen zu Grunde, die wiederum die eher sekundären Unfallursachen bedingen: Wer unbedingt pünktlich sein will, fährt auch mal zu schnell. Wer sich nicht gerne überholen lässt, ist eher gekränkt. Wer sich im Auto viel ärgert, kann sich nicht so gut auf den Straßenverkehr konzentrieren. Wer glaubt, dass die Straße nur für ihn da ist, behandelt die anderen Verkehrsteilnehmer als Gegner. Wer jahrelang routiniert und unfallfrei fährt, kann sorglos werden. Wer von Angst beseelt ist, macht schneller Fehler. Die wenigen Beispiele verdeutlichen, dass sicheres Verhalten im Straßenverkehr auch stark von den sozial-emotionalen Fähigkeiten der Fahrzeugführer abhängt. Jedes soziale Handeln – auch im Straßenverkehr – wird von der Persönlichkeit des Handelnden sowie dessen Wertorientierung bestimmt und es wird von Gefühlen begleitet beziehungsweise teilweise von diesen gesteuert.

Wenn sich Fahrerinnen und Fahrer nicht situations-adäquat verhalten, liegt es kaum an ihrer Unkenntnis der gesetzlichen Bestimmungen (nicht wissen), es liegt auf keinen Fall daran, dass sie nicht in der Lage sind, zu bremsen oder die Geschwindigkeit zu vermindern (nicht können). Vielmehr kann es daran liegen, dass sie beim Autofahren in ihren jeweilig positiven oder negativen Gefühlslagen „gefangen“ sind; oder dass sie ihre eigene Mobilität zu hoch bewerten; oder dass sie im alltäglichen Straßenverkehr gelernt haben, „dass

schon nichts passiert“ und so sorglos geworden sind; oder dass sie ihr fahrerisches Können überschätzen.

Was aber sind Emotionen, Motive und Einstellungen?

Der Duden umschreibt Emotion mit „seelische Erregung, Gemütsbewegung, Gefühl, Gefühlsregung“. Diese Umschreibung zeigt, dass die Bedeutung des Begriffs in der Alltagssprache nicht eindeutig ist. Aber auch



die Psychologen sind sich nicht einig, was unter „Emotionen“ verstanden werden soll. Umgangssprachlich ist „Emotion“ oft ein Oberbegriff für die verschiedenen Formen des emotionalen Lebens einer Person (Affekte, Gefühle, Stimmungen, Empfindungen). Unter „**Affekt**“ versteht man meistens einen Gefühlszustand von besonderer Intensität. Im Vergleich zu Emotion ist der Affekt von geringerer Dauer (oft im Sekundenbereich), zugleich aber intensiver – und zwar sowohl im Erleben wie auch bezüglich der physiologischen Begleitsituation.

„**Stimmung**“ wird meistens mit „Gefühlslage, Gemütslage, Laune“ umschrieben. Menschen, die zu einer ausgegli-

chenen Stimmungslage neigen, können tagelang dieselbe Stimmung haben, während es bei solchen, die starken Stimmungsschwankungen unterworfen sind, eher Stunden sind. Stimmungen sind beispielsweise: Heiter, bedrückt, mürrisch, aufgeräumt, reizbar oder ausgeglichen.

Es liegt auf der Hand, dass sowohl Affekte als auch Stimmungen einen Einfluss auf die Verkehrssicherheit haben. Beispiel: Ein Autofahrer, der aufgrund des Verhaltens eines anderen „aus der Haut fährt“ oder einer, der besonders „mies drauf“, also in schlechter Stimmung ist, und sich deshalb kaum auf das Verkehrsgeschehen konzentrieren kann.

Emotionen sind nicht gleichzusetzen mit Gefühlen. Das eigentliche **Gefühl** stellt vielmehr nur eine von mehreren Komponenten der Emotion dar. **Emotionen** sind komplexe Muster innerpsychischer Veränderungen. Diese Veränderungen erfassen physiologische Erregung, Gefühle, kognitive Prozesse und Verhaltensweisen. Sie treten als Reaktion auf eine Situation auf, die ein Individuum als persönlich bedeutsam wahrgenommen hat. Die einzelnen Komponenten von Emotionen:

1. Bewertung der Situation und der eigenen Handlungsmöglichkeiten in der Situation
2. Subjektives Empfinden, der innerlich erlebte Eindruck, das „Gefühl“ im engeren Sinne
3. Psycho-physische Reaktionen
4. Expressive Komponente (Mimik, Gestik, Blickverhalten, Körperhaltung etc.)
5. Verhaltensvorbereitende/motivationale Komponente (Motivation zum Handeln,

beispielsweise Annäherung, Vermeidung, Kampf, Flucht etc.)

Die fünf Komponenten der Emotionen lassen sich gut in einem Selbsttest (siehe Arbeitsblätter 2-7) erarbeiten.

**Motive** sind Beweggründe des Handelns. Ihre Befriedigung ist Ziel des Handelns, sie geben der Tätigkeit Richtung und Energie, sie sind „Steuer“ und „Motor“ des Handelns.

Während Motive einzelne Beweggründe bezeichnen, steht der Begriff „Motivation“ für die Gesamtheit der in einer aktuellen Situation wirksamen Motive. Motivation ist aber immer nur ein Teil der Bedingungen menschlichen Verhaltens: Man muss das, was man will, auch können; man achtet (mehr oder weniger) darauf, ob man es darf; und die Situation muss dieses Verhalten ermöglichen.

**Einstellungen** bezeichnen neben den Emotionen und der Motivation einen dritten (und nicht immer scharf zu trennenden) Bereich von Verhaltenshintergründen, von denen wiederum eines klar ist: Sie haben einen richtenden Einfluss auf die Bewertungen, die das Individuum vornimmt, und auf seine Verhaltenstendenzen.

Sie werden meist definiert als „erlernte Neigungen, Klassen von Gegenständen oder Menschen in Abhängigkeit von den eigenen Überzeugungen und Gefühlen günstig oder ungünstig zu bewerten“. Einstellungen sind über die Zeit relativ beständig, dabei jedoch vom jeweiligen sozialen Kontext abhängig (der, so weit möglich, allerdings wiederum konstant zu den eigenen Einstellungen aufgesucht wird). Sie haben einen richtenden Einfluss auf das Verhalten, sie sind erlernt und sie sind „objektgebunden“: Sie beziehen sich immer- zumindest in

der subjektiven Vorstellung – auf vorhandene Objekte, Gegenstände oder Personen. Da Einstellungen Bewertungen einschließen, haben sie viel mit Emotionen gemeinsam. Und da sie auf das Verhalten oft einen richtenden Einfluss haben, haben sie wiederum viel mit Motivation gemeinsam.

## **Stress im Straßenverkehr** (Unterrichtsbaustein 4.4)

Umgangssprachlich wird das Wort „Stress“ oft benutzt, um Ereignisse, Situationen oder Zustände zu bezeichnen, die belasten, aufregen oder allgemein als unangenehm empfunden werden. Das ist jedoch nicht ganz korrekt, denn beim Stress geht es um ein Wechselspiel zwischen Mensch und Umwelt. Die auslösenden Ereignisse (so genannte „Stressoren“) und die individuelle Reaktion des Menschen machen zusammen das aus, was wir mit „Stress“ bezeichnen. Wie der Organismus reagiert, ob der Mensch einen Stressor als angenehm, neutral oder belastend empfindet, hängt von verschiedenen Faktoren ab:

- **Von der Art, Stärke, Zahl und Dauer der Stressoren.** Ein kurzes Motoraufheulen wird in der Regel als weniger belastend empfunden als stundenlanges Motorbrummen. Stressoren können aus der Umwelt und aus dem Menschen selbst kommen. Äußere und innere Stressoren wirken dabei häufig zusammen. Gedanken, Gefühle und Motive können als starke Stressoren auftreten.
- **Von der Bewertung der Situation.** Die Grundeinstellung (positives bzw. negatives Denken) des Menschen spielt dabei eine große Rolle. Allein der Gedanke an eine

Stress-Situation kann bereits eine Stress-Reaktion auslösen. Umgekehrt kann eine entspannte Grundeinstellung hel-



fen, auf Stressoren wenig oder gar nicht zu reagieren.

- **Von den Möglichkeiten der Bewältigung.** Wer das Gefühl hat, dass er an der Stress auslösenden Situation etwas ändern kann, ist in der Regel weniger gestresst als derjenige, der sich ihr machtlos ausgeliefert fühlt.

Stressoren lösen im menschlichen Körper ein Standardprogramm aus, mit dem der Organismus auf Gefahren, Belastungen und besondere Anforderungen reagiert. Dieses Programm ist genetisch festgelegt und läuft seit Urzeiten automatisch ab. Der Mensch wird, ohne dass er nachdenken oder den Prozess willentlich steuern muss, schlagartig in die Lage versetzt, Höchstleistungen zu erbringen.

In der Urzeit gab es für unsere Vorfahren in Gefahrensituationen nur zwei Möglichkeiten: Flucht oder Angriff. Und bei beiden Handlungsmöglichkeiten sind die körperlichen Anforderungen gleich. Ist die Situation überstanden, kann sich der Mensch wieder erholen.

Heute ist dieses Programm nur noch eingeschränkt tauglich. Im Berufsalltag können wir es uns nur sehr selten leisten, zu fliehen oder anzugreifen. Was früher überlebensnotwendig war, ist heute in den meisten Fällen wirkungslos oder sogar schädlich geworden. Häufig läuft die Stress-Reaktion also ins Leere. Der Körper wird in Alarmbereitschaft versetzt, die bereitgestellten Energien werden aber nicht genutzt. Wenn nach der Stress-Reaktion eine Erholungspause eintritt, kann dies der Organismus in der Regel gut verkraften. Bei häufiger und lang anhaltender Stress-Belastung unterbleiben die eigentlich notwendigen Erholungsphasen allerdings, der Organismus erreicht ein hohes Erregungsniveau, bis „das Fass überläuft“. Im kognitiven Bereich kann dies bedeuten: Wahrnehmungseinengung, Verringerung der Lern- und Gedächtnisleistung. Im emotionalen Bereich: Nervosität, Unausgeglichenheit, Depressionen, Angstgefühle, Aggressions-Bereitschaft. Im vegetativen Bereich: Erhöhter Blutdruck, Herz- Kreislaufkrankungen, Müdigkeit und Schlafstörungen, Schwindelanfälle etc. Im muskulären Bereich: Muskelverspannungen, Spannungskopfschmerz, Rücken- und Nackenbeschwerden.

Im Straßenverkehr kann Stress gefährliche Fehlreaktionen hervorrufen:

- Verzögerte, eingeengte und fehlende Wahrnehmung
- Erkennungsfehler
- Entscheidungsfehler
- Phantomsehen
- Erinnerungslücken
- Gehirnblockade

Es gibt Warnzeichen, die jeder Verkehrsteilnehmer kennen sollte. Ein Alarmsignal ist beispielsweise, wenn sich der Fahrer nicht mehr erinnern kann, wie er die letzten Kilometer zurückgelegt hat. Das Übersehen wichtiger Verkehrsregeln oder -zeichen (rote Ampel, Stoppschild) ist ebenfalls ein deutliches Signal, vor allem wenn es wiederholt auftritt.

### Sofortmassnahmen gegen Stress

Wenn Warnzeichen für Stress-Reaktionen auftreten, sollte der Fahrer sofort Pausen einlegen, sich ausruhen und sich intensiv bewegen.

Auch Atemübungen können helfen: Wenn man bewusst die Atmung verlangsamt und vertieft, stellt sich ein Beruhigungseffekt ein. Die erhöhte Sauerstoffzufuhr belebt den Organismus und erfrischt.

Erfolgreich kann auch das Atmen mit der Lippenbremse sein: Dazu legt man die Lippen mit leichtem Druck aufeinander wie für den Buchstaben „F“. Dann atmet man auf mehrere Ffffff hintereinander gegen leichten Druck langsam und konzentriert ein und etwas länger wieder aus. Nicht pressen. Nach dem Ausatmen nicht absichtlich wieder einatmen, sondern die so genannte Atempause – also die Pause zwischen Aus- und Einatmen – zulassen und warten, bis der Körper sich nach ein oder zwei Sekunden die nötige Luft holt. Atmen lassen! So verlangsamt, beruhigt und vertieft sich der Atmen.

Auch die Positive Selbst-Programmierung kann helfen:

- Formulieren Sie kurze, einfache Sätze.

- Formulieren Sie positiv, erwähnen Sie keine negativen Wörter.
- Meiden Sie Verneinungen. Statt „Ich will mich nicht aufregen“ besser „Ich bin ganz ruhig“.
- Geeignete Formulierungen:  
Bei Ungeduld: „Ich bin ganz ruhig.“ Oder: „Ich bin und bleibe ganz ruhig.“  
Bei Aggressionen: „Ich bleibe ganz gelassen.“ Oder: „Andere tun auch nur ihr Bestes.“  
Bei Zeitnot: „Ich schaffe es.“ Oder: „Ich schaffe es ganz ruhig und gelassen.“ Oder: „Morgen ist auch noch ein Tag.“

Entspannungsübungen, auf die hier aus Platzgründen nicht eingegangen werden kann, und langfristige Anti-Stress-Strategien wie das Autogene Training finden sich in dem Baustein „Stress im Straßenverkehr“ des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (siehe Literaturhinweis).

Am besten ist es jedoch immer, Stress-Situationen zu vermeiden und sich auf die dann trotzdem noch auftretenden Stressoren durch eine gesunde Lebensweise und viel körperliche Bewegung gut vorzubereiten.

## Geschlechtsspezifisches Verhalten im Straßenverkehr

(Unterrichtsbaustein 4.6)

Junge Männer sind eindeutig häufiger an Verkehrsunfällen beteiligt als junge Frauen. Männer von 18 bis 24 Jahren waren 1999 mit dem Pkw an 83.404 Unfällen beteiligt, junge Frauen dagegen „nur“ an 43.068 Unfällen.

Auch bei den Hauptverursachern tauchen junge Männer häufiger auf als junge Frauen:

Mehr als zwei Drittel der Unfallverursacher sind Männer. Diese Zahlen hängen sicher auch mit einem geringeren Zugang zu Fahrzeugen bzw. mit geringeren Fahrleistungen der jungen Frauen zusammen.

Eindeutig wird das Ergebnis aber, wenn man den Anteil der Frauen und Männer in den Blick nimmt, die bei Unfällen junger Fahrer jeweils als Hauptverursacher genannt werden: 65 Prozent der männlichen und nur 57 Prozent der weiblichen 18- bis 24jährigen Unfallbeteiligten wurden von der Polizei als Hauptverursacher eingestuft.

Unfälle, die von jungen Pkw-Fahrerinnen verursacht werden, haben im Schnitt weniger schwere Folgen: Je 1.000 Unfälle mit Personenschaden, bei denen eine junge Frau Hauptverursacherin war, verunglückten 1999 1456 Personen. Dabei wurden 14 Personen getötet und 282 schwer verletzt. Bei den von jungen Männern verursachten Unfällen verunglückten je 1.000 Unfälle mit Personenschaden 1.496 Personen, dabei wurden 28 Personen getötet und 327 schwer verletzt.

Auch bei den Unfallursachen gibt es zwischen Männern und

Frauen Unterschiede: Zwar steht bei beiden Geschlechtern die „nicht angemessene Geschwindigkeit“ an der Spitze der Fehlverhaltensweisen. Den Männern wird dies jedoch häufiger vorgeworfen als den Frauen (26 Prozent gegenüber 17 Prozent). Männer verursachen zudem häufiger Unfälle durch „falsche Straßennutzung“ (4,2 Prozent gegenüber 3,6 Prozent) und „Fehler beim Überholen“ (4 Prozent gegenüber 2 Prozent). Frauen begehen mehr Fehler in Vorfahrtssituationen (11 Prozent gegenüber 9,3 Prozent) sowie beim Abbiegen, Wenden usw. (9,8 Prozent gegenüber 9,1 Prozent).

Geschlechtsspezifische Unterschiede zeigen sich auch bei den Fahrzeugen der Unfallbeteiligten: Junge Frauen fahren neuere, aber leistungsschwächere, junge Männer dagegen ältere und leistungstärkere Fahrzeuge. 1999 waren 31 Prozent der unfallbeteiligten jungen Männer mit über zehn Jahre alten Fahrzeugen unterwegs, bei den jungen Frauen dagegen nur 25 Prozent. Einen Pkw mit über 73 kw (102 PS) fuhren 25 Prozent der jungen Männer, aber nur 11 Prozent der jungen Frauen.



## 6. Literatur

Böcher, W., Geiler, M. u.a.: Eigenverantwortung und Regelbefolgung. Herausgegeben von der Deutschen Verkehrswacht e.V. mit Unterstützung des Bundesministers für Verkehr, Bonn 1991

Deutsche Verkehrswacht e. V. (Hrsg.): Jugend und Verkehr – Projekte für die Sekundarstufe II. Meckenheim 1998

Deutsche Verkehrswacht e. V. (Hrsg.): Verkehrswacht aktiv. Magazin für Verkehrssicherheit 6/2000: Junge Fahrer, Meckenheim 2000

Deutsche Shell AG, ADAC e. V. (Hrsg.): Junge Fahranfänger. Zusammenfassung der Ergebnisse einer Studie am Fachbereich Verkehrswissenschaften der Technischen Universität Dresden, o. J.

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V., Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften (Hrsg.): Alles im Griff? Verkehrssicherheitsarbeit mit Jugendlichen, 3. Auflage, Bonn 1997

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V., Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften (Hrsg.): Stress im Straßenverkehr (Moderatorenordner mit Film und Teilnehmerbroschüre), Bonn 1997

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (Hrsg.): Drogen und Medikamente. Auswirkungen im Straßenverkehr, 2. Auflage, Bonn 1998

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V., Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften (Hrsg.): Alles im Griff? Junge Erwachsene zwischen Rücksicht und Risiko, Bonn 1999

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V., Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften (Hrsg.): Emotionen im Straßenverkehr (Moderatorenordner mit Film und Teilnehmerbroschüre), erscheint voraussichtlich Ende 2001

Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften, Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (Hrsg.): Alkohol und Straßenverkehr. Informationen und Argumente für die Arbeits- und Dienstwege, Bonn 1996

Krüger, H.-P. u.a.: Soziales Umfeld, Alkohol und junge Fahrer. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft 88, Bergisch Gladbach 1998

Schulze, Horst: Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrsverhalten 18- bis 34jähriger Verkehrsteilnehmer, Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit Heft M 103, Bergisch Gladbach 1999

So viel kostet Ihr Auto im Monat, in: ADAC Motorwelt 4/2001, S 34 ff.

Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Unfälle von 18-24jährigen im Straßenverkehr 1999, Kurzinformationen zur Verkehrsstatistik, Wiesbaden 2000

Weißbrodt, G.: Fahranfänger im Straßenverkehr. Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft 70, Bergisch Gladbach 1989

### Beigefügt sind:

- Folie 1a: Anhaltewege: Tempo 30, 50, 60\*
- Folie 1b: Overlay\*
- Folie 2: Rechtliche Folgen von Alkoholfahrten
- Folie 3: Der Drängler auf der Autobahn
- Folie 4: Die Drängler in der Übersicht
- Folie 5: Stress
- Arbeitsblatt 1: Was wäre, wenn ...?  
Persönliche Bestandsaufnahme für den Alltag ohne Führerschein
- Arbeitsblätter 2-7: Fragebogen „Drängler“  
zum Emotionserleben
- Arbeitsblatt 8: Mein Stress-Fahrplan

### \* Formeln zu Folie 1a und 1b:

$$\text{Reaktionsweg} = \frac{\text{km/h}}{10} \cdot 3$$

Dies entspricht der in 1,08 Sekunden zurückgelegten Strecke.

$$\text{Bremsweg} = \frac{\text{km/h} \cdot \text{km/h}}{2}$$

Dies entspricht einer Bremsverzögerung von 7,7 m/s<sup>2</sup>.

Bedingung: trockene Fahrbahn, gut funktionierende Bremsen, Vollbremsung

In der Fahrschule wird folgende Faustformel gelehrt:

$$\text{Bremsweg} = \frac{\text{km/h}}{10} \cdot \frac{\text{km/h}}{10}$$

Diese Formel beinhaltet eine Verzögerung von ca. 4 m/s<sup>2</sup> und stellt die Verzögerung eines sehr ungeübten Fahrers dar. Im normalen Straßenverkehr werden in der Regel Verzögerungswerte zwischen 4 und 8 m/s<sup>2</sup> erreicht.

## **Impressum:**

### **Herausgeber:**

Arbeitskreise für Arbeitssicherheit/Prävention bei den Landesverbänden der gewerblichen Berufsgenossenschaften  
Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.

### **In den Arbeitskreisen wirken mit:**

Arbeitgeberverbände, Gewerkschaften, Berufsgenossenschaften, Unfallversicherungsträger der öffentlichen Hand, Sozial- und Kultusministerien, Gewerbeaufsichtsbehörden, Schulaufsichtsbehörden, Betriebsärzte und Sicherheitsingenieure

### **Federführend:**

Arbeitskreis für Arbeitssicherheit beim Landesverband Hessen-Mittelrhein und Thüringen der gewerblichen Berufsgenossenschaften, Postfach 3780 , 55027 Mainz

### **Konzept, Text, Satz, Grafik-Design:**

GWM  
Gesellschaft für Weiterbildung und Medienkonzeptionen mbH,  
Obere Wilhelmstraße 30, 53225 Bonn

### **Druck:**