

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 auseinander setzen

- 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.

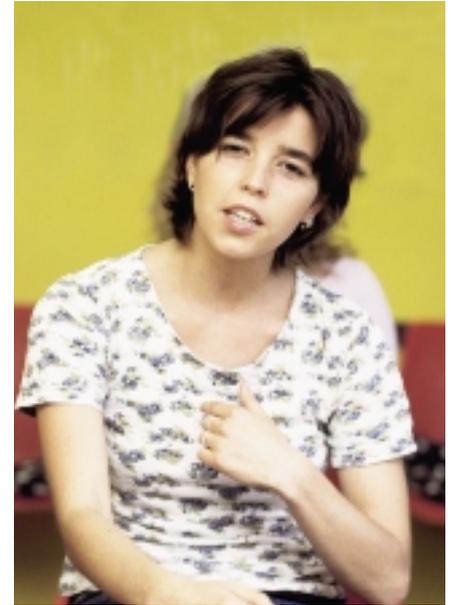
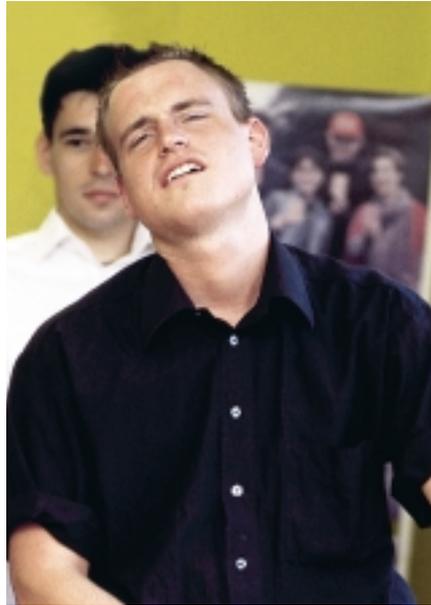
Ziele/Absichten:

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-Wollen 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 34-jähriger 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 18-24-jährigen 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/s².

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/s² und stellt die Verzögerung eines sehr ungeübten Fahrers dar. Im normalen Straßenverkehr werden in der Regel Verzögerungswerte zwischen 4 und 8 m/s² 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: