

**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 unbekannten Geländes 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 Extra-Motiven (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 zugrundeliegenden 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 Verkehrssituation) 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 gibt's 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 folgenreicher 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 Fahrverbots bzw. eines Führerscheinentzugs 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 Dränger 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 Fahrer 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.

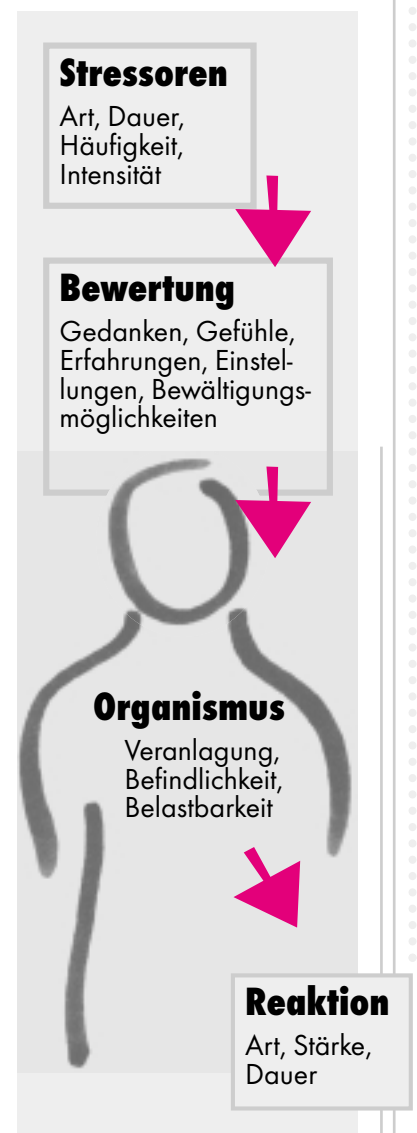
Wichtig ist es, das Training (die Gedanken) von Zeit zu Zeit im Zustand der Entspannung und Ruhe zu wiederholen und erlebte Situationen daraufhin zu durchdenken, wie man hätte gelassener bleiben können. Es ist dann relativ einfach, in tatsächlichen Ernstsituationen die beruhigenden Gedanken und gelassenen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