VISION ZERO

Risiko-Check

Mit Auto, Motorrad, Transporter, Lkw, dem Rad und zu Fuß sicher unterwegs

Gefährdungen auf Arbeits-, Dienst- und Schulwegen

- Betriebe
- Bildungsstätten
- Sekundarstufe II
- Fahrschulen

UK|BG Ihre gesetzliche Unfallversicherung

DVR Deutscher Verkehrssicherheitsrat

DVR/UK/BG SCHWERPUNKT AKTION 2016

Zu dieser Broschüre 4

A. Risiken beim Auto- und Motorradfahren 6

Seminarplan A 1 (45 Minuten) 8

Kurzfassung A 2 (15 Minuten) 16

B. Risiken beim Radfahren und Zu-Fuß-Gehen 22

Seminarplan B 1 (45 Minuten) 26

Kurzfassung B 2 (15 Minuten) 32

C. Risiken beim Fahren von Transportern und Lkw 38

Seminarplan C 1 (45 Minuten) 40

Kurzfassung C 2 (15 Minuten) 46

Methodische Hinweise 53

Gemeinsam Gefährdungen reduzieren 54

Zu dieser Broschüre

Viele Situationen in unserem Leben bergen Risiken, beispielsweise ein Hauskauf, ein Jobwechsel, eine neue Beziehung: Die Entscheidung kann sich im Nachhinein als richtig oder falsch erweisen, die Sache kann schiefgehen oder gutgehen. Eine Risikosituation ist also nicht automatisch negativ, sondern kann eine echte Chance für positive Veränderung sein. Wichtig ist, im Vorfeld die möglicherweise eintretenden Vorteile und Nachteile einer Entscheidung klug abzuwägen.

Auch im Straßenverkehr gibt es Risikosituationen mit Vor-und Nachteilen für die jeweiligen Personen. Diese müssen entscheiden, ob sie ein Risiko eingehen wollen oder nicht. Die Vorteile sind meist gering, beispielsweise ein kleiner Zeitgewinn, ein wenig mehr Lust am Fahren oder ein kurzes Machtgefühl.

Jede Form der Mobilität birgt Risiken – mal mehr, mal weniger.

In Verkehrssituationen besteht grundsätzlich die Möglichkeit, dass ein Schaden eintritt. Aber jeder Mensch, der am Straßenverkehr teilnimmt, hat großen Einfluss auf die Höhe seines Risikos. Wer sich häufig riskant verhält, schwebt in größerer Gefahr, sich selbst und andere zu schädigen als der, der Gefahren erkennt, abwägt und versucht, sie zu vermeiden. Man nennt das Risikokompetenz. Und die kann man lernen.

Merkwürdigerweise fürchten sich mehr Menschen vor Flugreisen als vor der Verkehrsteilnahme mit dem Auto, dem Motorrad, dem Fahrrad oder zu Fuß. Dabei ist das Fliegen objektiv viel sicherer. Bei der Verkehrsteilnahme bilden wir uns allerdings ein, (fast) alles unter Kontrolle zu haben. Ein Trugschluss: Fast 290.000 Unfälle mit Personenschaden in Deutschland im Jahr 2022 belegen dies. Es lohnt sich also, sich mit den Risiken im Straßenverkehr auseinanderzusetzen.

Diese Broschüre enthält Seminarbausteine für den Einsatz in Betrieben, Bildungsstätten, Schulen (Sekundarstufe II) sowie Fahrschulen. Die Bausteine behandeln das Thema „Risiko“ und bereiten es für verschiedene Zielgruppen auf.

Der Begriff „Seminarbaustein“ wird hier bewusst weit verstanden: Je nach Einsatzort und Zielgruppe können die vorliegenden Konzepte als Bestandteil in einem Seminar, als Unterrichtseinheit in Schulen oder Fahrschulen oder als Unterweisung in einem Betrieb umgesetzt werden. Die Seminarbausteine richten sich an Fahrerinnen und Fahrer von Autos und Motorrädern, von Transportern und Lkw sowie an Rad Fahrende und zu Fuß Gehende. Für jede der drei Zielgruppen gibt es je eine Langfassung von 45 Minuten sowie eine 15-minütige Kurzfassung. Bei den 45-minütigen Fassungen wird das Thema mit den Teilnehmenden gemeinsam erarbeitet. Die 15-minütigen Varianten eignen sich als Vortrag, zum Beispiel als Teil einer Unterweisung.

Die den jeweiligen Seminarplänen vorangestellten Sachanalysen sind lediglich kurze Einführungen. Wer sich intensiver mit den Risiken bei den verschiedenen Formen der Verkehrsteilnahme sowie mit dem Prinzip der Risikooptimierung beschäftigen möchte, erhält weitere Informationen unter www.schwerpunktaktion.de.

Es wird davon ausgegangen, dass die Nutzerinnen und Nutzer dieser Broschüre über Erfahrungen mit Unterricht beziehungsweise Erwachsenenbildung verfügen. Daher sind am Ende (S. 53) in kompakter Form lediglich einige grundlegende didaktisch-methodische Hinweise aufgenommen.

Diese Broschüre ist ein wesentlicher Bestandteil der bundesweiten Schwerpunktaktion „Risiko-Check“ (2016/2017) des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) und der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV).

Ebenfalls Teil dieser Aktion sind die drei Zielgruppenbroschüren mit einem Gewinnspiel und wertvollen Preisen.

Diese A5-Broschüren können Sie auch gut als Handouts in Ihren Seminaren bzw. in Ihrem Unterricht einsetzen. Fragen Sie bei Ihrer Berufsgenossenschaft bzw. Unfallkasse nach, ob Sie die Broschüren dort kostenlos beziehen können.

Die Präsentationen und Arbeitsblätter, die Sie für die Seminarbausteine benötigen, können Sie von der Website der Schwerpunktaktion www.schwerpunktaktion.de herunterladen.

Wir wünschen Ihnen und Ihrer Kursgruppe ein interessantes Seminar, einen kurzweiligen Unterricht oder eine lehrreiche Unterweisung.

Viel Erfolg!

A. Risiken beim Auto- und Motorradfahren

In Deutschland mehr als 59 Millionen motorisierte Fahrzeuge zugelassen, darunter 47 Millionen Pkw und mehr als vier Millionen Motorräder (2022). Für viele Menschen sind Fahrten mit dem Auto oder dem Motorrad alltägliche Selbstverständlichkeiten. Die Risiken, die mit diesen Tätigkeiten verbunden sind, werden jedoch nur selten hinterfragt. Die amtliche Unfallstatistik liefert Hinweise auf die häufigsten Unfalltypen:

Die meisten Unfälle ereignen sich innerorts. Während außerorts lediglich jeder vierte Unfall mit Personenschaden zu verzeichnen ist, kommen dort allerdings 54 Prozent der Verkehrsopfer ums Leben. Auf den Autobahnen ereignen sich sechs Prozent der Unfälle mit Personenschaden, etwa jeder zwölfte Getötete entfällt auf diese Strecken. Die Ursachen der meisten Unfälle mit Personenschaden liegt im Fehlverhalten beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren und Ein- und Anfahren, wobei hier in der Regel „nur“ leichte Verletzungen die Folge sind. Es folgen Fehlverhalten bei der Vorfahrt und beim Vorrang, zu geringer Abstand und nicht angepasste Geschwindigkeit.

Eine Mobilität, die sich ganz ohne Risiko und ganz ohne Unfälle vollzieht, ist nicht denkbar. Dieser Erwartung wäre praxisfremd und nicht der Natur des Menschen entsprechend. Es ist jedoch offenkundig, dass viele insbesondere schwere Unfälle vermieden werden könnten, wenn Auto und Motorrad Fahrende die Risiken besser erkennen und einschätzen und in bestimmten Verkehrssituationen Verhaltensweisen mit geringerem Risiko wählen würden.

Betrachtet man die tödlichen Unfälle, steht bei deren Ursachen nicht angepasste bzw. überhöhte Geschwindigkeit an erster Stelle. Danach folgen falsche Straßenbenutzung, mangelnde Verkehrstüchtigkeit, insbesondere durch Alkohol, sowie die Missachtung der Vorfahrt. Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, beim Ein- und Anfahren sowie beim Überholen spielen ebenfalls eine große Rolle. Darüber hinaus kostet Fehlverhalten gegenüber zu Fuß Gehenden sowie zu geringer Abstand zahlreiche Menschen das Leben.

Bei der Verkehrsteilnahme mit dem Motorrad trägt man im Vergleich zum Auto ein erheblich höheres Risiko, bei Unfällen verletzt oder getötet zu werden: Während pro 100.000 zugelassene Pkw rechnerisch 2,5 Autofahrende bei Unfällen ums Leben kommen, sind es bei den Motorradfahrenden viermal soviel (10,3). Berücksichtigt man die niedrigere Kilometer-Fahrleistung, die mit Motorrädern zurückgelegt wird, erscheint das Verhältnis noch ungünstiger.

Nahezu jeder dritte Unfall, bei dem eine Motorrad fahrende Person verletzt oder getötet wurde, war ein Alleinunfall. Häufigste Unfallgegner von Motorrädern sind bei Kollisionen Pkw. Als häufigstes Fehlverhalten wird bei

Motorradfahrenden „Nicht angepasste Geschwindigkeit“ festgestellt, gefolgt von zu dichtem Abstand und Fehlern beim Überholen. Fahruntüchtigkeit spielt bei Unfällen mit Motorrädern eine deutlich geringere Rolle. Bei Kollisionen zwischen Autos und Motorrädern sind oft Wahrnehmungsprobleme ursächlich. Eine solche Situation zeigt das im Seminarablauf verwendete Video: Die Linksabbiegerin übersieht den Motorradfahrer, der zunächst von dem SUV verdeckt wird. Motorisierte Zweiräder sind durch die schmale Silhouette ohnehin schwer zu erkennen. Vor allem im Frühjahr, wenn Motorräder zunehmend im Straßenbild auftauchen, müssen Auto Fahrende dies erst wieder in ihr Aufmerksamkeitsschema integrieren.

Hinsichtlich des Unfallgeschehens lassen sich verschiedene Risikogruppen unterscheiden: Männer haben ein höheres Unfallrisiko als Frauen, insbesondere sind sie häufiger Opfer von tödlichen Verkehrsunfällen. Im Vergleich zu Frauen sind Männer öfter Hauptverursacher von Alkohol-, Geschwindigkeits- und Abstandsunfällen.

Frauen verunfallen häufiger als Mitfahrerinnen. Im Vergleich zu Männern tragen sie seltener die Hauptschuld an Unfällen, an denen sie beteiligt sind.

Junge Fahrer und Fahrerinnen (bis 25 Jahre) haben ein überdurchschnittliches Unfallrisiko. Sie treten häufiger als Hauptverursacher von Unfällen in Erscheinung. Unangepasste Geschwindigkeit sowie Missachtung der Vorfahrt stehen bei den Fehlverhaltensweisen junger Menschen an vorderster Stelle.

Auch Ältere (ab 65 Jahren) fallen am Steuer eines Pkw überproportional häufig als Hauptverursacher von Unfällen auf. Sie verlieren in komplexen Situationen schneller den Überblick. Unfälle aufgrund zu hoher Geschwindigkeit sowie Alkohol spielen bei dieser Gruppe eine geringere Rolle.

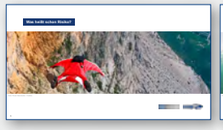
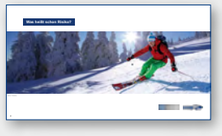
Bei den folgenden Seminarbausteinen geht es hauptsächlich darum, dass die Teilnehmerinnen und Teilnehmer ihr persönliches Verhältnis zum Risiko reflektieren und die Risiken bei der Verkehrsteilnahme mit dem Auto und dem Motorrad besser erkennen und einschätzen können.

Ziele

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer (Tn) sollen…

- ihr eigenes Verhalten im Straßenverkehr und in der Freizeit in Bezug auf eingegangene beziehungsweise mögliche Risiken überprüfen,
- Gefahren bei der Verkehrsteilnahme mit dem Auto und dem Motorrad realistisch einschätzen können,
- bereit sein, Verhaltensweisen, die im Straßenverkehr mit hohem Risiko verbunden sind, zu meiden.

Seminarplan A 1 „Risiken beim Auto- und Motorradfahren“ (45 Minuten)

Nr.	Arbeitsschritt	Methode	Medien		Zeit
1	**Einführung** Erläutern Sie den Anlass sowie die Themen des Seminars. Fragen Sie per Handzeichen ab, wer von den Tn Pkw und wer Motorrad fährt. Diese Information können sie bei der Zuordnung der Arbeitsblätter im Arbeitsschritt 3 berücksichtigen.		Charts 1-2		5´
2	**Was heißt schon Risiko?** Zeigen Sie einzeln die drei Charts (Base-jump mit Wingsuite • Big-wave-Surfing • Bungeespringen) und bitten jeweils nur um ein kurzes Handzeichen: „Übt jemand diese Sportart aus?“ „Wer würde diese Sportart gerne mal ausprobieren?“ „Wer auf keinen Fall?“ Wählen Sie eine Sportart aus, bei der es Interessierte und Ablehner sowie möglicherweise auch Tn gibt, die diese Sportart ausüben. Zeigen Sie das entsprechende Chart und fragen Sie zuerst die Interessierten und Ablehner: „Warum möchten Sie diese Sportart ausprobieren?“ „Warum möchten Sie das auf keinen Fall?“ Lassen Sie dann diejenigenzu Wort kommen, die diese Sportart ausüben: „Was sagen Sie zu den vorgebrachten Argumenten?“ Ziehen Sie ein Fazit: „Diese Freizeitaktivitäten haben viel mit starken Emotionen, mit hohem Spaßfaktor, aber auch mit großem Risiko zu tun. Offensichtlich bewerten Sie diese Faktoren individuell unterschiedlich.“ Zeigen Sie das Foto mit dem Skifahrer. „Was fasziniert die Menschen am Skifahren?“ Lassen Sie einige Tn zu Wort kommen. Genannt werden können etwa: Spaß an der sportlichen Betätigung, Naturerlebnis, gemeinsame Betätigung in der Gruppe, Freude am Beherrschen der Technik, Faszination der Geschwindigkeit usw.	Gespräch	Charts 3-5		15´
	Führen Sie eine Abfrage per Handzeichen durch: „Halten Sie das Verletzungsrisiko beim Skifahren eher für gering - oder eher für hoch?“	Abfrage	Chart 6		

Konkretisieren Sie dann die Frage:

„Wie beurteilen Sie das Risiko einer tödlichen Verletzung beim Skifahren?“

Gespräch

Falls die Tn danach fragen, wie hoch das Todesrisiko beim Skifahren tatsächlich ist, können Sie die folgende Daten präsentieren: Allein in Österreich wurden nach Angaben des Kuratoriums für Verkehrssicherheit 2022 insgesamt 37.000 Skiunfälle registriert, die zu einem Krankenhausaufenthalt führten. Das Kuratorium Alpine Sicherheit verzeichnete 42 tödliche Unfälle auf Skipisten, zwölf davon entfällt auf Herz-Kreislauf-Versagen.

„Was kann beim Skilaufen falsch laufen, damit aus einem vermeintlich geringen Risiko ein großes wird?“
„Wovon hängt das ab?“
„Wie wahrscheinlich ist das?“
„Welche Rolle spielen persönliche Fähigkeiten?“

Folgende Aspekte könnten genannt werden: Falsche Situationseinschätzung, bekannte oder unbekannte Krankheiten, Witterungseinflüsse, fehlende Erfahrung, schlechte oder fehlerhafte Ausrüstung, mangelnde Vorbereitung, Überschätzung eigener Fähigkeiten, Unaufmerksamkeit und Ablenkung, Alkohol, nicht angepasste Geschwindigkeit usw.

Fassen Sie zusammen:

„Beim Risikoverhalten werden Nutzen und möglicher Schaden gegeneinander abgewogen - unter Einbeziehung von Schadenhöhe und Schadenwahrscheinlichkeit. Entscheidende Faktoren für das Risikoverhalten sind die Persönlichkeit (zu einem eher geringen Teil), Motive, die Situationswahrnehmung sowie das Kontrollbewusstsein.“

Charts 7-8

3 Risiken im Straßenverkehr

25´

Zeigen Sie das Video, mit dem die (oft falsch eingeschätzte) Risikobewertung in der Freizeit und im Straßenverkehr thematisiert wird.

Video:
Check dein Risiko

„Was glauben Sie: Ist das Risiko im Straßenverkehr eher kleiner oder größer als bei den Sportarten, die wir vorhin besprochen haben? Warum?“

Gespräch

Lassen Sie einige Tn zu Wort kommen.

Zeigen Sie dann die Zahlen für die tödlichen Unfälle. Anmerkung: Eine exakte Aussage zum Vergleich der Risiken im Straßenverkehr und bei Extremsportarten ist (in seriöser Weise) nicht möglich, da vergleichbare Erkenntnisse über die jeweilige Risikoexposition nicht vorliegen. Ziel dieser Phase ist es, den Tn lediglich bewusst zu machen, dass die Verkehrsteilnahme immer mit dem Risiko schwerer Unfälle verbunden ist.

Chart 9

Zeigen Sie dann den ersten Teil des Videos, das eine Begegnung zwischen Auto- und Motorradfahrer zeigt. Bitten Sie die Tn, ihre (ehrliche!) Handlungsentscheidung per Handzeichen kund zu tun. Bitten Sie einige Tn um eine kurze Begründung ihrer Entscheidung.

Video Teil 1:
Linksabbiegen
auf Landstraßen

Achten Sie darauf, dass die jeweiligen Risiken klar benannt werden (z.B. mangelnde Sicht, Ungeduld, Wunsch nach Auskosten der Beschleunigung beim Motorrad usw.).

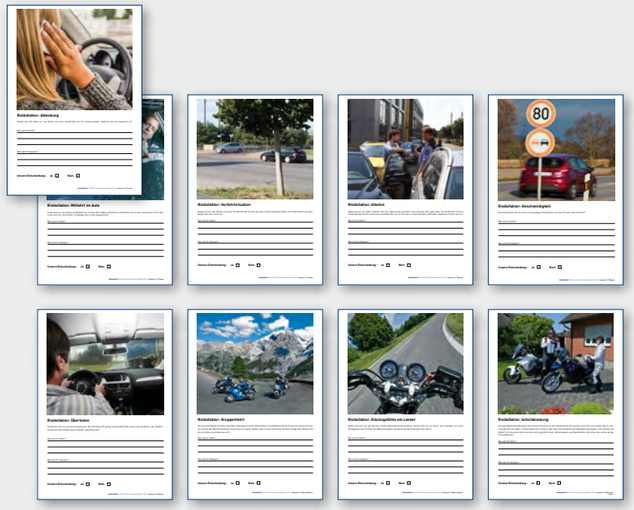
Zeigen Sie dann die Fortsetzung des Videos und geben Sie – falls nötig - ergänzende Informationen zu der gezeigten Situation.

Video Teil 2: Linksabbiegen auf Landstraßen

Wählen Sie je nach Tn-Gruppe passende Themen aus: Frauen (AB 1-3), Männer (AB 4-6), Motorrad Fahrende (AB 7-9). Aus Zeitgründen sollten Sie nicht mehr als vier verschiedene Arbeitsblätter verwenden. Bei einer Gruppe mit mehr als acht Tn werden einige Arbeitsblätter dann von mehreren Partner-Teams bearbeitet. Geben Sie die Arbeitsblätter aus und bitten Sie die Tn, diese zu bearbeiten. (Arbeitszeit: 5 Minuten)

Partnerarbeit

Arbeitsblätter 1-9



Zeigen Sie dann nacheinander die ausgewählten Beispielfotos.
Lesen Sie die Situationsbeschreibung und die Entscheidungsfrage aus dem Arbeitsblatt vor und fragen die Ergebnisse der Tn ab:

„Was spricht dafür?"
„Was spricht dagegen?"
„Wie haben Sie sich entschieden?"

Achten Sie darauf, dass die möglichen Gefahren in den jeweiligen Situationen klar herausgestellt werden. Falls die Partner, die das Beispiel bearbeitet haben, die Gefahren nicht erkannt haben oder diesen keine Bedeutung zumessen, sollten Sie die Gesamtgruppe in die Diskussion einbeziehen. Wenn die Tn auch dann noch die Verhaltensweise mit dem höheren Risiko favorisieren, ist dies zwar nicht zu begrüßen, muss aber als persönliche Entscheidung stehenbleiben. Entsprechende Hinweise zu den Beispielsituationen finden Sie im Handout (A5-Broschüre, s. Seite 5) bzw. auf den „Auflösungen" (Teil der Arbeitsblätter).

Wenn ein Beispiel von mehreren Partner-Teams bearbeitet wurde, braucht das jeweils zweite Team nur kurz mitzuteilen, wie seine Entscheidung ausgefallen ist und ob es inhaltliche Ergänzungen zu den Ergebnissen des ersten Teams gibt.

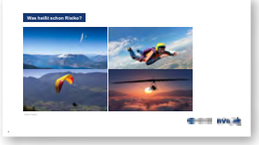
Charts 10-18

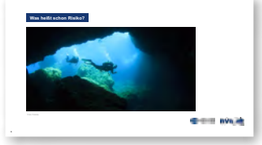
Falls genügend Zeit zur Verfügung steht, können Sie noch ein zweites Video zeigen und in gleicher Weise wie das erste auswerten. Hier geht es um das Auskosten der Fahrdynamik auf einer kurvenreichen Strecke, sowohl im Pkw als auch auf dem Motorrad. Besonders thematisiert werden sollte hier die die Thematik des „Flow“, bei dem jemand sich so sehr in eine Tätigkeit (hier: Kurvenfahren) vertieft, dass er andere Aspekte ausblendet.		Video Teil 1 + 2: Kurvenfahren auf Landstraßen	
Erläutern Sie anhand des Charts den Begriff der Risikokompetenz: „Die Fähigkeit, Gefahren wahrzunehmen, zu erkennen, abzuwägen und sich dementsprechend zu verhalten, nennt man Risikokompetenz. Risikokompetenz setzt Aufmerksamkeit und Wissen voraus. Nötig ist aber auch die Bereitschaft, den vermeintlichen Nutzen riskanter Verhaltensweisen realistisch einzuschätzen. Außerdem sollte man sich bewusst sein über die eigenen fahrerischen Fähigkeiten. Diese sind nicht immer so überragend, wie man glaubt.“	Kurzvortrag	Chart 19	
Schließen Sie die Erarbeitung mit einigen allgemeinen Tipps zur Senkung des Risikos beim Fahren von Autos und Motorrädern ab. Stellen Sie bei den Punkten, an denen dies sinnvoll ist, einen Bezug zu den besprochenen Beispielsituationen her.		Chart 20	
Bedanken Sie sich bei den Tn für die Mitarbeit. Geben Sie (eventuell) das Handout aus und weisen Sie abschließend auf die Quintessenz des Bausteins hin: „Bitte denken Sie daran, in Risikosituationen im Straßenverkehr nicht spontan und unüberlegt zu agieren, sondern kurz innezuhalten, die Gefahr zu erkennen und zu bewerten und dann erst zu handeln. Beim geringsten Zweifel sollten Sie jegliches Risiko meiden, weil Sie nur so kompetent und verantwortungsvoll handeln. Ich wünsche Ihnen, dass Sie immer gut und sicher dort ankommen, wo sie hinmöchten. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.“		Chart 21 eventuell Handout	

Anrede,

heute möchte ich mit Ihnen über ein Thema sprechen, das so alt ist wie die Menschheit, und das nach wie vor große Bedeutung hat für unser Verhalten und für Ihre Sicherheit - nämlich unser Verhältnis zum Risiko. Viele Situationen in unserem Leben bergen Risiken, beispielsweise ein Hauskauf, ein Jobwechsel, eine neue Beziehung: Die Entscheidung kann sich im Nachhinein als richtig oder falsch erweisen, die Sache kann schiefgehen oder gutgehen. Eine Risikosituation ist also nicht automatisch negativ, sondern kann eine echte Chance für positive Veränderung sein.

Bevor ich auf den Straßenverkehr zu sprechen komme, möchte ich zunächst auf den Freizeitbereich eingehen. Übt jemand von Ihnen eine dieser Sportarten aus?





Bitten Sie die Tn um entsprechende Handzeichen. Wählen Sie eine der Sportarten aus, die von Tn ausgeübt werden. Sollte dies bei keiner der Sportarten der Fall sein, wählen Sie die aus, bei der sich zumindest einige Tn dies vorstellen können. Zeigen Sie dieses Foto erneut und fragen Sie die Ausübenden:

Was ist für Sie das Faszinierende daran?

Fragen Sie diejenigen, die die Sportart nicht ausüben:

Würden Sie diese Sportart auch gerne ausprobieren?

Was würde Sie dazu verlocken?

Was hält Sie davon ab?

Bei den Gründen, die von der Ausübung abhalten können, sollten auch mögliche negative Folgen genannt werden: Unfall, Verletzung, Tod.

Fassen Sie zusammen:

Diese Freizeitaktivitäten haben viel mit starken Emotionen, mit hohem Spaßfaktor, aber auch mit einem gewissen Risiko zu tun. Offensichtlich bewerten Sie diese Faktoren individuell unterschiedlich. Dies gilt eigentlich für alle Situationen, die mit einem gewissen Risiko einhergehen: Es gibt einen Nutzen, den wir uns versprechen, und es gibt mögliche Schäden, die eventuell eintreten können. Dies wägen wir ab und entscheiden uns für die Verhaltensweise, die uns bei geringsten zu erwartenden Nachteilen die größten Vorteile versprechen. Bei der Einschätzung der möglichen Schäden berücksichtigen wir nicht nur die mögliche Schadenhöhe, sondern auch die Wahrscheinlichkeit, mit der der Schaden eintritt. Ist die Eintrittswahrscheinlichkeit eher gering, akzeptieren wir manchmal auch die Gefahr eines größeren Schadens – wenn der erwartete Nutzen nur hoch genug ist.

Was heißt das für den Straßenverkehr, und besonders für die Verkehrsteilnahme mit dem Auto oder dem Motorrad?

Auch dort gibt es einen Nutzen – wir können relativ schnell und komfortabel unser Ziel erreichen, und wir können mit relativ geringem Aufwand Dinge transportieren. Mitunter spielt auch der Spaß am Fahren eine Rolle, und manchmal messen wir uns auch mit anderen, um schneller oder besser zu sein als diese.

Und auch im Straßenverkehr gibt es die Gefahr von Schäden, sowohl an Sachen als auch an Personen.

Fragen Sie die Tn, wer von ihnen neben dem Auto auch mit dem Motorrad fährt. Das Video, das in diesem Schritt besprochen wird, behandelt eine Risikosituation, bei der sich ein Pkw und ein Motorrad begegnen. Für die Diskussion sollten Sie wissen, ob einige der Tn auch aktiv Motorrad fahren und ihnen daher die Perspektive des motorisierten Zweirads vertraut ist.

Auf dem Chart sehen Sie die schlimmsten Auswirkungen von Verkehrsunfällen, nämlich die Zahlen der im Jahr 2022 tödlich verunglückten Personen. Hinzu kamen im genannten Jahr fast 58.000 Schwer- mehr als 303.000 Leichtverletzte.

Eine Mobilität, die sich ganz ohne Risiko und ganz ohne Unfälle vollzieht, ist nicht denkbar. Diese Erwartung wäre praxisfremd und entspräche nicht der Natur des Menschen, der nicht immer hochkonzentriert und leistungsfähig ist, der Fehler macht und der – leider – auch manchmal hohe Risiken eingeht. Es ist jedoch offenkundig, dass viele – und insbesondere schwere – Unfälle vermieden werden könnten, wenn Auto und Motorrad Fahrende die Risiken besser erkennen und einschätzen könnten und wenn sie in bestimmten Verkehrssituationen Verhaltensweisen mit geringerem Risiko wählen würden.

Hierzu ein Beispiel aus dem Straßenverkehr.

Starten Sie das Video „Linksabbiegen auf Landstraßen“. Bitten Sie die Tn im Anschluss an den ersten Teil nach der Fragestellung um ein Handzeichen:

Wie würden Sie sich entscheiden?

Bitten Sie einige Tn um eine kurze Begründung ihrer Entscheidung. Achten Sie darauf, dass die jeweiligen Aspekte klar benannt werden (z.B. mangelnde Sicht, Ungeduld. Oder aus Sicht des Motorradfahrers: Wunsch nach Auskosten der Beschleunigung beim Motorrad usw.).

Zeigen Sie dann den zweiten Teil des Videos.

Wer hier einfach losfährt, hat die Risiken der gezeigten Situation nicht erkannt. Offenbar ist die Wahrnehmung aus dem Auto heraus in erster Linie auf andere zweispurige Fahrzeuge gerichtet. Motorräder und Mopeds fallen dabei leicht aus dem Wahrnehmungsschema heraus. Zudem sind sie durch die schmale Silhouette ohnehin schwerer zu erkennen. Und wenn – wie hier – ein größeres Fahrzeug die Wahrnehmung beansprucht, wird es noch schwieriger, richtig auf sie zu reagieren.

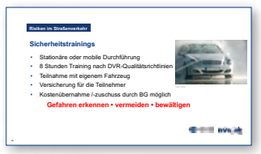
Die Fähigkeit, Gefahren wahrzunehmen, zu erkennen, abzuwägen und sich dementsprechend zu verhalten, nennt man Risikokompetenz. Risikokompetenz setzt Aufmerksamkeit und Wissen voraus.

Nötig ist aber auch die Bereitschaft, den vermeintlichen Nutzen riskanter Verhaltensweisen realistisch einzuschätzen. Deren Vorteile sind nämlich meistens gering: ein kleiner Zeitgewinn, ein wenig mehr Lust am Fahren oder ein kurzes Machtgefühl.

Demgegenüber steht der mögliche Schaden durch einen beschädigtes Fahrzeug, Zeitverlust und Unannehmlichkeiten durch einen Unfall - und möglicherweise auch Verletzte oder Getötete.

Man sollte sich daher in Entscheidungssituationen wie der gezeigten fragen: Welchen Nachteil hätte es, wenn ich drei Minuten später am Ziel ankomme? Und wie lange würde ich – und würden andere - darunter leiden, wenn ich hier einen Unfall verursache? Dann fällt es vielleicht ein wenig leichter, die weniger riskante, sichere Verhaltensweise zu wählen.

Außerdem sollte man sich bewusst sein über die eigenen fahrerischen Fähigkeiten. Diese sind nicht immer so überragend, wie man glaubt. Vor allem, wenn ungünstige Sicht- und Witterungsverhältnisse, Zeitdruck, Stress und Ablenkung hinzukommen, ist die Grenze zur Überforderung schnell überschritten – und zwar bei jedem Mensch.



Eine gute Möglichkeit, die eigenen Fähigkeiten und Kompetenzen einzuschätzen und zu verbessern bzw. auszubauen, ist die Teilnahme an einem Eco Safety Training oder an einem Sicherheitstraining für Pkw oder Motorrad. Das empfehle ich Ihnen wärmstens.

Falls genügend Zeit zur Verfügung steht, können Sie an dieser Stelle fragen, ob einzelne Teilnehmerinnen oder Teilnehmer solche Trainings besucht und welche Erfahrungen sie dabei gemacht haben:

Wer von Ihnen hat bereits an einem solchen Training teilgenommen?

Welche Erfahrungen haben Sie dabei gemacht?

Welche Erkenntnisse haben Sie durch das Training gewonnen?

Würden Sie das Training weiterempfehlen?

Ich möchte nun über die besprochene Situation hinaus noch ein paar allgemeine Grundsätze ansprechen, wie das Risiko bei der Verkehrsteilnahme mit dem Auto und dem Motorrad gesenkt werden kann.

Eine der Hauptunfallursachen in Bezug auf sehr schwere Unfälle ist nach wie vor „nicht angepasste Geschwindigkeit“. Experten gehen davon aus, dass durch die Senkung der Durchschnittsgeschwindigkeit um nur 1 km/h die Zahl der tödlichen Unfälle um vier Prozent gesenkt werden könnte. Durch deutlich mehr Abstand – empfohlen werden mindestens zwei Sekunden zum vorausfahrenden Fahrzeug – vergrößern Sie ihre Sicherheitszone und schaffen mehr Reaktionsspielraum. Planen Sie bei Ihren Fahrten ausreichende Zeitreserven ein, damit Sie durch unvorhergesehene Ereignisse nicht unter Druck geraten. Schätzungen zufolge wird jeder zehnte Unfall durch Ablenkung verursacht. Insbesondere das Schreiben von SMS sowie das Lesen von Textnachrichten erhöht das Unfallrisiko um ein Vielfaches und sollte daher unterbleiben.

Der letzte Tipp sollte eigentlich eine Selbstverständlichkeit sein: Die Einhaltung von Regeln macht Ihr Verhalten für andere besser vorhersehbar und sorgt für die Sicherheit, insbesondere für schwächere Verkehrsteilnehmer.

Verteilen Sie (eventuell) die Broschüre und verweisen Sie darauf, dass sie lesenswert ist, weil dort einige Themen enthalten sind, die Sie nicht besprochen haben.

Abschließend möchte ich Ihnen ein kurzes Video zeigen, in dem das Thema „Risiko“ auf eine etwas andere Art dargestellt wird.

Zeigen Sie das etwa einminütige Video „Check dein Risiko“.

Bitte denken Sie daran, in Risikosituationen – beim Sport **und** im Straßenverkehr - nicht spontan und unüberlegt zu agieren, sondern kurz innezuhalten, die Gefahr zu erkennen und zu bewerten, und dann erst zu handeln. Beim geringsten Zweifel sollten Sie jegliches Risiko meiden, weil Sie nur so kompetent und verantwortungsvoll handeln.

Ich wünsche Ihnen, dass Sie immer gut und sicher dort ankommen, wo sie hinmöchten. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

B. Risiken beim Radfahren und Zu-Fuß-Gehen

Unfälle beim Radfahren

70 Prozent aller erwachsenen Personen in Deutschland besitzen nach Angaben des Deutschen Mobilitätspanels (MOP) ein Fahrrad (2021). Mit dem Rad werden circa 14 Prozent der Wege zurückgelegt. 2022 wurden nach Angaben des Statistischen Bundesamtes 474 Radfahrerinnen und Radfahrer bei Verkehrsunfällen getötet und 97.800 verletzt. Sowohl bei den Getöteten als auch bei den Schwerverletzten ereigneten sich die Unfälle überwiegend innerorts. Unfallgegner bei Kollisionen ist zumeist das Auto (Pkw und Lkw), seltener sind es andere Rad Fahrende oder zu Fuß Gehende. Den Auto Fahrenden wird dabei zumeist die Hauptschuld zugeschrieben: Bei drei Viertel der Kollisionen zwischen Pkw und Fahrrädern werden bei der polizeilichen Unfallaufnahme die Fahrerinnen und Fahrer des Pkw als Hauptverursacher genannt, bei einem Viertel die Rad Fahrenden. Bei vielen Unfällen wird den Radlern ein Fehlverhalten vorgeworfen, zumeist falsche Straßenbenutzung, Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren, Verletzung der Vorfahrt sowie mangelnde Verkehrstüchtigkeit.

Wer mit dem Rad unterwegs ist, sollte sich nicht nur selbst regelkonform verhalten, sondern auch die Fehlverhaltensweisen der Autofahrenden kennen sowie die Situationen, in denen es immer wieder zu Kollisionen kommt. Eine häufige Unfallkonstellation ist die Kollision zwischen geradeaus fahrendem Radler und abbiegendem Auto. Nach Erkenntnissen der Unfallforschung der Versicherer (UDV) ereignen sich Unfälle mit abbiegenden Kfz und geradeaus fahrenden Radlern zu zwei Dritteln beim Rechtsabbiegen des motorisierten Fahrzeugs. Dabei hat in neun von zehn Fällen der Fahrer oder die Fahrerin des Autos die Hauptschuld. Bei Verhaltensbeobachtungen wurde bei abbiegenden Autofahrenden in jedem fünften Fall ein fehlender Schulterblick festgestellt, bei beobachteten Konflikten mit Rad Fahrenden sogar in jedem dritten Fall. Bei Crashtests der UDV wurde ermittelt, dass bei diesen Unfällen selbst bei vergleichsweise niedrigen Kollisionsgeschwindigkeiten von 20 km/h mit schwersten oder sogar tödlichen Verletzungen bei den Rad Fahrenden zu rechnen ist.

Von der Fahrbahn abgetrennte Radwege führen leicht zu einer trügerischen Sicherheit: Radler verlassen sich auf den Vorrang gegenüber dem abbiegenden Kfz, realisieren jedoch häufig nicht, dass die Sicht aus dem Auto durch Hindernisse versperrt ist. Genau dies zeigt das Video, das im Seminarablauf verwendet wird: Der geradeausfahrende Radler ist zügig auf einem abgetrennten Radweg unterwegs. In gleicher Richtung nähert sich ein Transporter, der in eine Seitenstraße abbiegen möchte. Wer mit dem Rad unterwegs ist und dabei Risiken vermeiden will, senkt in solchen Situationen seine Fahrgeschwindigkeit und nimmt Blickkontakt zu dem anderen Fahrzeug auf, um sich zu vergewissern, ob der Fahrer oder die Fahrerin ihn gesehen hat und seinen Vorrang beachtet.

Unfälle beim Zu-Fuß-Gehen

2022 wurden 368 zu Fuß gehende Personen bei Verkehrsunfällen getötet und mehr als 26.000 verletzt. Auch wenn nahezu die Hälfte der Getöteten 65 Jahre und älter war, ist dies kein reines „Seniorenproblem“. 20 der Getöteten waren Kinder unter 15 Jahren, die übrigen waren zwischen 15 und 65 Jahre alt. Der bei Weitem überwiegende Teil der Unfälle ereignete sich innerhalb geschlossener Ortschaften. Wenn den zu Fuß Gehenden ein Fehlverhalten vorgeworfen wird (dies ist bei den tödlichen Unfällen in vier von fünf Fällen der Fall), ist dies zumeist „Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn“, oft in Form von „Überschreiten, ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten“. Unfälle durch falsches Verhalten der zu Fuß Gehenden an Ampeln sind vergleichsweise seltener, spielen jedoch insbesondere bei den schweren Unfällen durchaus eine Rolle: Bei ca. fünf Prozent der Unfälle mit Getöteten wird dieses Fehlverhalten festgestellt. Mangelnde Verkehrstüchtigkeit (zumeist durch Alkohol) wird bei Unfällen von zu Fuß gehenden Personen ebenfalls verzeichnet, bei jedem achten tödlichen Unfall war das Opfer alkoholisiert.

Man kann davon ausgehen, dass Unfälle von zu Fuß gehenden Personen häufig mit Sorglosigkeit oder Ablenkung einhergehen. Wer Risiken beim Überqueren der Fahrbahn an Stellen, die nicht durch Fußgängerüberwege oder Ampeln abgesichert sind, vermeiden will, wählt eine übersichtliche Stelle und richtet seine Aufmerksamkeit ungeteilt auf den Fahrzeugverkehr.

Neben Unfällen im Straßenverkehr stellt auch Stolpern, Rutschen und Stürzen eine Gefahr für zu Fuß gehende Personen dar. 20 bis 25 Prozent der Arbeits- und Wegeunfälle in Betrieben und Schulen entfallen auf diese Unfallursache. Zahlreiche schwere sowie tödliche Verletzungen sind die Folge. Um solche Unfälle zu vermeiden, sollten Wege in Betrieben und Ausbildungseinrichtungen instandgehalten und gut ausgeleuchtet werden. Durch einfache Verhaltensregeln kann die Gefahr eines solchen Unfalls weiter verringert werden: Geeignetes Schuhwerk, Vermeidung von Ablenkung und Nebentätigkeiten sowie Nutzen des Handlaufs an Treppen können das Risiko reduzieren.

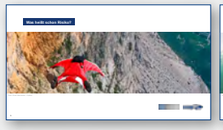
Bei den folgenden Seminarbausteinen geht es hauptsächlich darum, dass die Teilnehmerinnen und Teilnehmer ihr persönliches Verhältnis zum Risiko reflektieren und die Risiken bei der Verkehrsteilnahme mit dem Fahrrad und zu Fuß besser erkennen und einschätzen können.

Ziele

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer (Tn) sollen…

- ihr eigenes Verhalten im Straßenverkehr und in der Freizeit in Bezug auf eingegangene beziehungsweise mögliche Risiken überprüfen,
- Gefahren bei der Verkehrsteilnahme zu Fuß und mit dem Rad realistisch einschätzen können,
- bereit sein, Verhaltensweisen, die im Straßenverkehr mit hohem Risiko verbunden sind, zu meiden.

Seminarplan B 1 „Risiken beim Radfahren und Zu-Fuß-Gehen“ (45 Minuten)

Nr.	Arbeitsschritt	Methode	Medien		Zeit
1	**Einführung** Erläutern Sie den Anlass sowie die Themen des Seminars. Fragen Sie per Handzeichen ab, wer von den Tn regelmäßig längere Wege im Straßenverkehr zu Fuß zurücklegt und wer regelmäßig Rad fährt. Sind Radfahrende in der Gruppe, fragen Sie diese, wer von ihnen das Rad auch zu Sportzwecken einsetzt (Rennrad oder Mountainbike). Diese Information können Sie bei der Zuordnung der Arbeitsblätter im Arbeitsschritt 3 berücksichtigen.		Charts 1-2		**5´**
2	**Was heißt schon Risiko?** Zeigen Sie einzeln die drei Charts (Base-jump mit Wingsuite • Big-wave-Surfing • Bungeespringen) und bitten jeweils nur um ein kurzes Handzeichen: „Übt jemand diese Sportart aus?“ „Wer würde diese Sportart gerne mal ausprobieren?“ „Wer auf keinen Fall?“ Wählen Sie eine Sportart aus, bei der es Interessierte und Ablehner sowie möglicherweise auch Tn gibt, die diese Sportart ausüben. Zeigen Sie das entsprechende Chart und fragen Sie zuerst die Interessierten und Ablehner: „Warum möchten Sie diese Sportart ausprobieren?“ „Warum möchten Sie das auf keinen Fall?“ Lassen Sie dann diejenigenzu Wort kommen, die diese Sportart ausüben: „Was sagen Sie zu den vorgebrachten Argumenten?“ Ziehen Sie ein Fazit: „Diese Freizeitaktivitäten haben viel mit starken Emotionen, mit hohem Spaßfaktor, aber auch mit großem Risiko zu tun. Offensichtlich bewerten Sie diese Faktoren individuell unterschiedlich.“ Zeigen Sie das Foto mit dem Skifahrer. „Was fasziniert die Menschen am Skifahren?“ Lassen Sie einige Tn zu Wort kommen. Genannt werden können etwa: Spaß an der sportlichen Betätigung, Naturerlebnis, gemeinsame Betätigung in der Gruppe, Freude am Beherrschen der Technik, Faszination der Geschwindigkeit usw.	Gespräch	Charts 3-5 Chart 6	 	**15´**

	Führen Sie eine Abfrage per Handzeichen durch: „Halten Sie das Verletzungsrisiko beim Skifahren eher für gering - oder eher für hoch?“ Konkretisieren Sie dann die Frage: „Wie beurteilen Sie das Risiko einer tödlichen Verletzung beim Skifahren?“	Abfrage			
	Falls die Tn danach fragen, wie hoch das Todesrisiko beim Skifahren tatsächlich ist, können Sie die folgende Daten präsentieren: Allein in Österreich wurden nach Angaben des Kuratoriums für Verkehrssicherheit 2022 insgesamt 37.000 Skiunfälle registriert, die zu einem Krankenhausaufenthalt führten. Das Kuratorium Alpine Sicherheit verzeichnete 42 tödliche Unfälle auf Skipisten, zwölf davon entfällt auf Herz-Kreislauf-Versagen. „Was kann beim Skilaufen falsch laufen, damit aus einem vermeintlich geringen Risiko ein großes wird?“ „Wovon hängt das ab?“ „Wie wahrscheinlich ist das?“ „Welche Rolle spielen persönliche Fähigkeiten?“ Folgende Aspekte könnten genannt werden: Falsche Situationseinschätzung, bekannte oder unbekannte Krankheiten, Witterungseinflüsse, fehlende Erfahrung, schlechte oder fehlerhafte Ausrüstung, mangelnde Vorbereitung, Überschätzung eigener Fähigkeiten, Unaufmerksamkeit und Ablenkung, Alkohol usw.	Gespräch			
	Fassen Sie zusammen: „Beim Risikoverhalten werden Nutzen und möglicher Schaden gegeneinander abgewogen - unter Einbeziehung von Schadenhöhe und Schadenwahrscheinlichkeit. Entscheidende Faktoren für das Risikoverhalten sind die Persönlichkeit (zu einem eher geringen Teil), Motive, die Situationswahrnehmung sowie das Kontrollbewusstsein.“		Charts 7-8		
3	**Risiken im Straßenverkehr** Zeigen Sie das Video, mit dem die (oft falsch eingeschätzte) Risikobewertung in der Freizeit und im Straßenverkehr thematisiert wird. „Was glauben Sie: Ist das Risiko im Straßenverkehr eher kleiner oder größer als bei den Sportarten, die wir vorhin besprochen haben? Warum?“		Video: Check dein Risiko		**25´**
	Lassen Sie einige Tn zu Wort kommen. Zeigen Sie dann die Zahlen für die tödlichen Unfälle. Anmerkung: Eine exakte Aussage zum Vergleich der Risiken im Straßenverkehr und bei Extremsportarten ist (in seriöser Weise) nicht möglich, da vergleichbare Erkenntnisse über die jeweilige Risikoexposition nicht vorliegen. Ziel dieser Phase ist es, den Tn lediglich bewusst zu machen, dass die Verkehrsteilnahme immer mit dem Risiko schwerer Unfälle verbunden ist.	Gespräch	Chart 9		
	Zeigen Sie dann den ersten Teil des Videos, das eine gefährliche Begegnung zwischen einem Radfahrer und einem Auto zeigt.		Video Teil 1: Auf dem Radweg		

Bitten Sie die Tn, ihre (ehrliche!) Handlungsentscheidung per Handzeichen kund zu tun. Bitten Sie einige Tn um eine kurze Begründung ihrer Entscheidung. Achten Sie darauf, dass die möglichen Risiken klar benannt werden (z.B. mangelnde Sicht, Unaufmerksamkeit, Spaß an der sportlichen Betätigung, sich durchsetzen wollen, aus Sicht des Autofahrers eventuell Ablenkung, Routine, usw.).

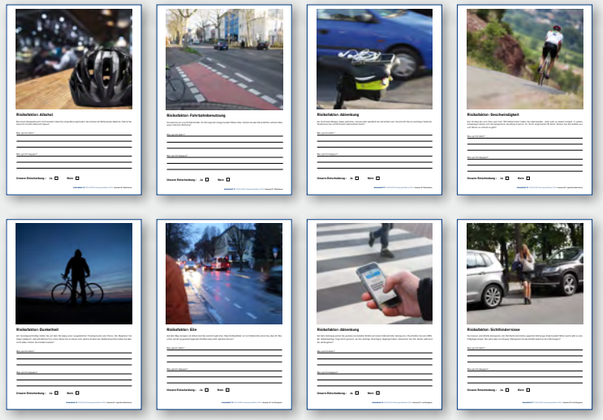
Zeigen Sie dann die Fortsetzung des Videos und geben Sie – falls nötig - ergänzende Informationen zu der gezeigten Situation.

Video Teil 2
Auf dem Radweg

Wählen Sie je nach Tn-Gruppe passende Themen aus: Rad fahren (AB 10-12), sportlich Rad fahren (AB 13-14), zu Fuß gehen (AB 15-17). Aus Zeitgründen sollten Sie nicht mehr als vier verschiedene Arbeitsblätter verwenden. Bei einer Gruppe mit mehr als acht Tn werden einige Arbeitsblätter dann von mehreren Partner-Teams bearbeitet. Geben Sie die Arbeitsblätter aus und bitten Sie die Tn, diese zu bearbeiten. (Arbeitszeit: 5 Minuten)

Partnerarbeit

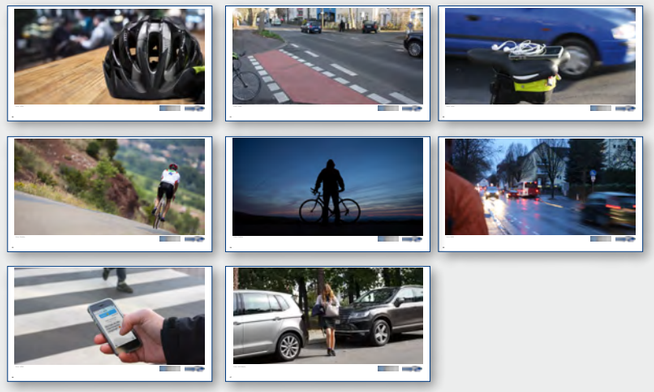
Arbeitsblätter
10-17



Zeigen Sie dann nacheinander die ausgewählten Beispielfotos. Lesen Sie die Situationsbeschreibung und die Entscheidungsfrage aus dem Arbeitsblatt vor und fragen die Ergebnisse der Tn ab:

„Was spricht dafür?“
„Was spricht dagegen?“
„Wie haben Sie sich entschieden?“

Charts 10-17



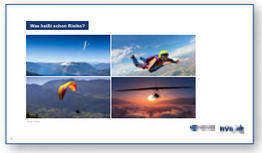
Achten Sie darauf, dass die möglichen Gefahren in den jeweiligen Situationen klar herausgestellt werden. Falls die Partner, die das Beispiel bearbeitet haben, die Gefahren nicht erkannt haben oder diesen keine Bedeutung zumessen, sollten Sie die Gesamtgruppe in die Diskussion einbeziehen. Wenn die Tn auch dann noch die Verhaltensweise mit dem höheren Risiko favorisieren, ist dies zwar nicht zu begrüßen, muss aber als persönliche Entscheidung stehenbleiben. Entsprechende Hinweise zu den Beispielsituationen finden Sie im Handout (A5-Broschüre, s. Seite 5) bzw. auf den „Auflösungen“ (Teil der Arbeitsblätter). Wenn ein Beispiel von mehreren Partner-Teams bearbeitet wurde, braucht das jeweils zweite Team nur kurz mitzuteilen, wie seine Entscheidung ausgefallen ist und ob es inhaltliche Ergänzungen zu den Ergebnissen des ersten Teams gibt.			
Erläutern Sie anhand des Charts den Begriff der Risikokompetenz: „Die Fähigkeit, Gefahren wahrzunehmen, zu erkennen, abzuwägen und sich dementsprechend zu verhalten, nennt man Risikokompetenz. Risikokompetenz setzt Aufmerksamkeit und Wissen voraus. Nötig ist aber auch die Bereitschaft, den vermeintlichen Nutzen riskanter Verhaltensweisen realistisch einzuschätzen. Außerdem sollte man sich bewusst sein über die eigenen fahrerischen Fähigkeiten. Diese sind nicht immer so überragend, wie man glaubt.“	Kurzvortrag	Chart 18	
Schließen Sie die Erarbeitung mit einigen allgemeinen Tipps zur Senkung des Risikos beim Zu-Fuß-Gehen und beim Radfahren ab. Stellen Sie bei den Punkten, an denen dies sinnvoll ist, einen Bezug zu den besprochenen Beispielsituationen her.		Charts 19, 20	
Bedanken Sie sich bei den Tn für die Mitarbeit. Geben Sie (eventuell) die Tn-Broschüre aus und weisen Sie abschließend auf die Quintessenz des Bausteins hin: „Bitte denken Sie daran, in Risikosituationen im Straßenverkehr nicht spontan und unüberlegt zu agieren, sondern kurz innezuhalten, die Gefahr zu erkennen und zu bewerten und dann erst zu handeln. Beim geringsten Zweifel sollten Sie jegliches Risiko meiden, weil Sie nur so kompetent und verantwortungsvoll handeln. Ich wünsche Ihnen, dass Sie immer gut und sicher dort ankommen, wo sie hinmöchten. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.“		Chart 21 eventuell Handout	

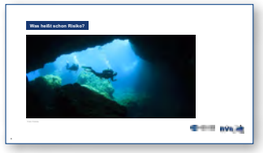
Anrede,

heute möchte ich mit Ihnen über ein Thema sprechen, das so alt ist wie die Menschheit, und das nach wie vor große Bedeutung hat für unser Verhalten und für Ihre Sicherheit - nämlich unser Verhältnis zum Risiko. Viele Situationen in unserem Leben bergen Risiken, beispielsweise ein Hauskauf, ein Jobwechsel, eine neue Beziehung: Die Entscheidung kann sich im Nachhinein als richtig oder falsch erweisen, die Sache kann schiefgehen oder gutgehen. Eine Risikosituation ist also nicht automatisch negativ, sondern kann eine echte Chance für positive Veränderung sein.

Bevor ich auf den Straßenverkehr zu sprechen komme, möchte ich zunächst auf den Freizeitbereich eingehen.

Übt jemand von Ihnen eine dieser Sportarten aus?





Bitten Sie die Tn um entsprechende Handzeichen. Wählen Sie eine der Sportarten aus, die von Tn ausgeübt werden. Sollte dies bei keiner der Sportarten der Fall sein, wählen Sie die aus, bei der sich zumindest einige Tn dies vorstellen können. Zeigen Sie dieses Foto erneut und fragen Sie die Ausübenden:

Was ist für Sie das Faszinierende daran?

Fragen Sie diejenigen, die die Sportart nicht ausüben:

Würden Sie diese Sportart auch gerne ausprobieren?

Was würde Sie dazu verlocken?

Was hält Sie davon ab?

Bei den Gründen, die von der Ausübung abhalten können, sollten auch mögliche negative Folgen genannt werden: Unfall, Verletzung, Tod.

Fassen Sie zusammen:

Diese Freizeitaktivitäten haben viel mit starken Emotionen, mit hohem Spaßfaktor, aber auch mit einem gewissen Risiko zu tun. Offensichtlich bewerten Sie diese Faktoren individuell unterschiedlich. Dies gilt eigentlich für alle Situationen, die mit einem gewissen Risiko einhergehen: Es gibt einen Nutzen, den wir uns versprechen, und es gibt mögliche Schäden, die eventuell eintreten können. Dies wägen wir ab und entscheiden uns für die Verhaltensweise, die uns bei geringsten zu erwartenden Nachteilen die größten Vorteile versprechen. Bei der Einschätzung der möglichen Schäden berücksichtigen wir nicht nur die mögliche Schadenhöhe, sondern auch die Wahrscheinlichkeit, mit der der Schaden eintritt. Ist die Eintrittswahrscheinlichkeit eher gering, akzeptieren wir manchmal auch die Gefahr eines größeren Schadens – wenn der erwartete Nutzen nur hoch genug ist.

Was heißt das für den Straßenverkehr, und besonders für die Verkehrsteilnahme zu Fuß oder mit dem Rad?

Auch dort gibt es einen Nutzen: zu Fuß bewegen wir uns auf engstem Raum. Mit dem Rad sind wir schnell und wendig, erweitern unseren Aktionsradius und können in gewissen Grenzen auch Gepäck transportieren. Es gibt aber auch die Gefahr von Schäden, sowohl an Sachen, als auch an Personen.

Fragen Sie die Tn, wer regelmäßig mit dem Rad fährt und wer regelmäßig Wege zu Fuß im Straßenverkehr zurücklegt.

Auf dem Chart sehen Sie die schlimmsten Auswirkungen von Verkehrsunfällen, nämlich die Zahlen der im Jahr 2022 tödlich verunglückten Personen. Hinzu kamen im genannten Jahr fast 58.000 Schwer- mehr als 303.000 Leichtverletzte.

Eine Mobilität, die sich ganz ohne Risiko und ganz ohne Unfälle vollzieht, ist nicht denkbar. Diese Erwartung wäre praxisfremd und entspräche nicht der Natur des Menschen, der nicht immer hochkonzentriert und leistungsfähig ist, der Fehler macht und der – leider – auch manchmal hohe Risiken eingeht. Es ist jedoch offenkundig, dass viele – und insbesondere schwere – Unfälle vermieden werden könnten, wenn zu Fuß Gehende und Rad Fahrende die Risiken besser erkennen und einschätzen könnten und wenn sie in bestimmten Verkehrssituationen Verhaltensweisen mit geringerem Risiko wählen würden.

Hierzu ein Beispiel aus dem Straßenverkehr.

Starten Sie das Video „Auf dem Radweg“. Bitten Sie die Tn im Anschluss an den ersten Teil nach der Fragestellung um ein Handzeichen:

Wie würden Sie sich entscheiden?

Bitten Sie einige Tn um eine kurze Begründung ihrer Entscheidung. Achten Sie darauf, dass die jeweiligen Aspekte klar benannt werden (z.B. mangelnde Sicht, Unaufmerksamkeit, Spaß an der sportlichen Betätigung, sich durchsetzen wollen. Aus Sicht des Autofahrers eventuell Ablenkung, Routine, usw.).

Zeigen Sie dann den zweiten Teil des Videos.

Wer hier unbekümmert weiterfährt und auf seinen Vorrang vertraut, hat die Risiken der Situation nicht erkannt. Der Radfahrer darf sich nicht darauf verlassen, dass der Transporter-Fahrer ihn gesehen hat. Da der Radfahrer auf einem abgetrennten Radweg unterwegs ist, befindet er sich nicht im unmittelbaren Blickfeld des Autofahrers. Kollisionen zwischen Autos und Fahrrädern beim Rechtsabbiegen sind eine häufige Unfallsituation. Oft sind schwere Verletzungen bei den Rad Fahrenden die Folge. Wer beim Radfahren Risiken vermeiden will, senkt seine Fahrgeschwindigkeit und nimmt Blickkontakt zu der Person im Auto auf, um sich zu vergewissern, dass diese ihn gesehen hat und seine Vorfahrt beachtet.

Die Fähigkeit, Gefahren wahrzunehmen, zu erkennen, abzuwägen und sich dementsprechend zu verhalten, nennt man Risikokompetenz. Risikokompetenz setzt Aufmerksamkeit und Wissen voraus.

Nötig ist aber auch die Bereitschaft, den vermeintlichen Nutzen riskanter Verhaltensweisen realistisch einzuschätzen. Deren Vorteile sind nämlich meistens gering: ein kleiner Zeitgewinn, ein kurzes Macht- oder Überlegenheitsgefühl.

Demgegenüber stehen der Zeitverlust und die Unannehmlichkeiten durch einen Unfall, möglicherweise eine Verletzung, lebenslange Gesundheitseinschränkung oder Tod.

Man sollte sich daher in Entscheidungssituationen wie der gezeigten fragen: Welchen Nachteil hätte es, wenn ich eine Minute später am Ziel ankomme? Und wie lange würde ich – und würden andere - darunter leiden, wenn ich hier einen Unfall verursache? Dann fällt es vielleicht ein wenig leichter, die weniger riskante, sichere Verhaltensweise zu wählen.

Außerdem sollte man sich bewusst sein über die eigenen Fähigkeiten, Informationen wahrzunehmen und adäquat zu verarbeiten. Diese sind nicht immer so überragend, wie man glaubt. Vor allem, wenn ungünstige Sicht- und Witterungsverhältnisse, Zeitdruck, Stress und Ablenkung hinzukommen, ist die Grenze zur Überforderung schnell überschritten – und zwar bei jedem Mensch.

Ich möchte nun über die besprochene Situation hinaus noch ein paar allgemeine Grundsätze ansprechen, wie das Risiko bei der Verkehrsteilnahme zu Fuß und mit dem Fahrrad gesenkt werden kann.

Tragen Sie bei Ihren Fußwegen geeignete, an die Witterung angepasste, rutschfeste Schuhe. Das ist gewissermaßen die Basis. Einige Betriebe haben das übrigens in ihre betriebsinternen Regeln aufgenommen. Benutzen Sie auf Treppen den Handlauf, dadurch schaffen Sie sich eine Sicherheitsreserve, falls Sie stolpern oder rutschen sollten. Seien Sie aufmerksam. Wer beim Gehen den Kopf über das Smartphone beugt, verliert leicht die Gefahren der Umgebung aus dem Blick. Queren Sie stark befahrene Straßen möglichst an gesicherten Stellen, an Ampeln oder Fußgängerüberwegen. Vermeiden Sie es, hinter Sichthindernissen auf die Fahrbahn zu treten.

Halten Sie Ihr Rad in Ordnung, insbesondere Reifen, Bremsen und Beleuchtung. Machen Sie sich sichtbar, zum Beispiel durch helle, kontrastreiche Kleidung und retroreflektierendes Material. Nutzen Sie die Fahrbahn richtig: Wer mit dem Rad auf der falschen Seite fährt, geht ein hohes – unnötiges – Risiko ein. Rechnen Sie mit Fehlern anderer und reduzieren Sie in brenzligen Situationen das Tempo.

Der letzte Tipp gilt für zu Fuß Gehende **und** Radfahrende und natürlich auch für alle anderen, die am Straßenverkehr teilnehmen: Die Einhaltung von Regeln macht Ihr Verhalten für andere besser vorhersehbar und sorgt für mehr Sicherheit, insbesondere für schwächere Verkehrsteilnehmer.

Verteilen Sie (eventuell) die Broschüre und verweisen Sie darauf, dass sie lesenswert ist, weil dort einige Themen enthalten sind, die Sie nicht besprochen haben.

Abschließend möchte ich Ihnen ein kurzes Video zeigen, in dem das Thema „Risiko“ auf eine etwas andere Art dargestellt wird

Zeigen Sie das etwa einminütige Video „Check dein Risiko“.

Bitte denken Sie daran, in Risikosituationen – beim Sport **und** im Straßenverkehr – nicht spontan und unüberlegt zu agieren, sondern kurz innezuhalten, die Gefahr zu erkennen und zu bewerten, und dann erst zu handeln. Beim geringsten Zweifel sollten Sie jegliches Risiko meiden, weil Sie nur so kompetent und verantwortungsvoll handeln.

Ich wünsche Ihnen, dass Sie immer gut und sicher dort ankommen, wo sie hinmöchten. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

C. Risiken beim Fahren von Transportern und Lkw

In Deutschland sind derzeit etwa 4,2 Millionen Güterkraftfahrzeuge zugelassen. Darunter fallen Liefer- und Lastkraftwagen, Sattelzugmaschinen und sonstige Zugmaschinen (2022). Unter dem Begriff „Transporter" werden zumeist Liefer- und Lastkraftwagen bis 3,5 t verstanden. Davon gibt es derzeit etwa zwei Millionen Fahrzeuge. Transporter und Lkw sind für den Warentransport in einer modernen Gesellschaft unerlässlich. In vielen Betrieben werden sie auf Kurz- und Langstrecken eingesetzt. Die Unfallrisiken, die damit verbunden sind, werden jedoch nur selten hinterfragt. Die amtliche Unfallstatistik gibt darüber Aufschluss:

2022 gab es in Deutschland mehr als 26.000 Unfälle mit Personenschaden, an denen mindestens ein Güterkraftfahrzeug beteiligt war. Etwa zur Hälfte ereignen sich diese Unfälle innerorts, 27 Prozent auf Landstraßen und 22 Prozent auf Autobahnen. Etwa sechs Prozent der Lkw-Unfälle waren Allein-Unfälle. Häufigster Unfallgegner des Lkw bei Kollisionen waren Pkw. Es kam jedoch auch zu zahlreichen Kollisionen mit Personen, die auf Fahrrädern, auf motorisierten Zweirädern und zu Fuß unterwegs waren. Auf Grund der Größe und höheren Masse der Güterkraftfahrzeuge sind die Unfallfolgen für die Unfallgegner zumeist um ein Mehrfaches höher als für die Insassen des Lkw.

Die Fahrer und Fahrerinnen von Güterkraftfahrzeugen treten überproportional häufig als Hauptverursacher des Unfalls in Erscheinung. Dies war bei nahezu 60 Prozent der Unfälle der Fall. Bei Kleinlastern ist der Anteil der Hauptverursacher mit fast 64 Prozent noch höher. Als häufigstes Fehlverhalten wird den Fahrern und Fahrerinnen von Güterkraftfahrzeugen zu geringer Abstand vorgeworfen, gefolgt von Fehlern beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren sowie Missachtung der Vorfahrt. Nicht angepasste Geschwindigkeit steht an vierter Stelle.

Betrachtet man die Unfälle mit Getöteten, verändert sich das Bild: Hier steht die nicht angepasste Geschwindigkeit an erster Stelle (zumeist ereignen sich Unfälle mit dieser Ursache außerorts). Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren stehen an zweiter Stelle, wobei Fehler beim Abbiegen am häufigsten verzeichnet werden. Solche Unfälle passieren überwiegend innerorts. Auf Platz drei findet sich zu geringer Abstand (nahezu ausschließlich außerorts), gefolgt von falschem Verhalten gegenüber Fußgängern (größtenteils innerorts). Aus diesen Zahlen wird zweierlei deutlich: Folgenschwere Unfälle mit Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen ereignen sich außerorts häufig aus einer Unterschätzung der Auswirkungen von zu hoher Geschwindigkeit und zu niedrigem Abstand, innerorts hingegen eher aus Unachtsamkeit gegenüber anderen, insbesondere Schwächeren. Typisch für die tödlichen Innerorts-Unfälle sind zum Beispiel die Unfallkonstellation Lkw/Fahrrad beim Abbiegen sowie die Kollision des Lkw mit zu Fuß gehenden Personen, und zwar sowohl beim Abbiegen als auch an anderen Stellen.

Die Unfallforschung sieht einen tiefer liegenden Grund für die Verkehrsunfälle von Nutzfahrzeugen in der Vielzahl physischer und psychischer Belastungen, denen die Fahrerinnen und Fahrer ausgesetzt sind. Dazu gehören etwa Zeitdruck durch dichten Verkehr oder Verzögerungen beim Be- und Entladen, unregelmäßige und oft lange Arbeitszeiten, aufreibende Suche nach Parkplätzen und zu wenig Schlaf durch ungünstige Umgebungsbedingungen.

Eine Mobilität, die sich ganz ohne Risiko und ganz ohne Unfälle vollzieht, ist nicht denkbar. Diese Erwartung wäre praxisfremd und nicht der Natur des Menschen entsprechend. Es ist jedoch offenkundig, dass viele insbesondere schwere Unfälle vermieden werden könnten, wenn Fahrerinnen und Fahrer von Güterkraftfahrzeugen die Risiken besser erkennen und einschätzen und in bestimmten Verkehrssituationen Verhaltensweisen mit geringerem Risiko wählen würden.

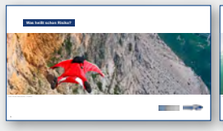
Bei den folgenden Seminarbausteinen geht es hauptsächlich darum, dass die Teilnehmerinnen und Teilnehmer ihr persönliches Verhältnis zum Risiko reflektieren und die Risiken bei der Verkehrsteilnahme mit Transporter oder Lkw besser erkennen und einschätzen können.

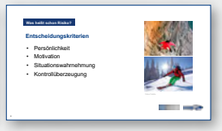
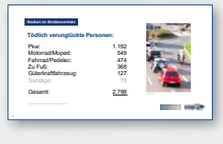
Ziele

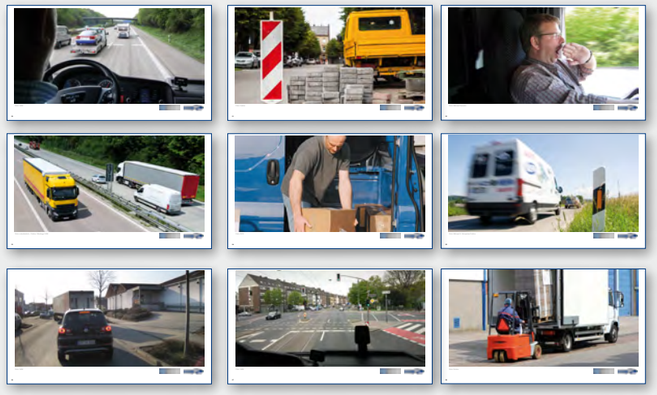
Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer (Tn) sollen…

- ihr eigenes Verhalten im Straßenverkehr und in der Freizeit in Bezug auf eingegangene beziehungsweise mögliche Risiken überprüfen,
- Gefahren bei der Verkehrsteilnahme mit dem Transporter oder Lkw realistisch einschätzen können,
- bereit sein, Verhaltensweisen, die im Straßenverkehr mit hohem Risiko verbunden sind, zu meiden.

Seminarplan C 1 „Risiken beim Fahren von Transportern und LKW“ (45 Minuten)

Nr.	Arbeitsschritt	Methode	Medien		Zeit
1	**Einführung** Erläutern Sie den Anlass sowie die Themen des Seminars. Fragen Sie per Handzeichen ab, wer von den Tn regelmäßig Transporter und wer größere Lkw bzw. Sattelschlepper fährt. (Im Folgenden wird, wie in der Umgangssprache üblich, der Begriff „Lkw“ als Sammelbegriff für alle Güterkraftfahrzeuge einschließlich der Sattelschlepper und -züge verwendet, welche genau genommen eine eigene Klasse bilden.)		Charts 1-2		5´
2	**Was heißt schon Risiko?** Zeigen Sie einzeln die drei Charts (Base-jump mit Wingsuite • Big-wave-Surfing • Bungeespringen) und bitten jeweils nur um ein kurzes Handzeichen: „Übt jemand diese Sportart aus?“ „Wer würde diese Sportart gerne mal ausprobieren?“ „Wer auf keinen Fall?“ Wählen Sie eine Sportart aus, bei der es Interessierte und Ablehner sowie möglicherweise auch Tn gibt, die diese Sportart ausüben. Zeigen Sie das entsprechende Chart und fragen Sie zuerst die Interessierten und Ablehner: „Warum möchten Sie diese Sportart ausprobieren?“ „Warum möchten Sie das auf keinen Fall?“ Lassen Sie dann diejenigenzu Wort kommen, die diese Sportart ausüben: „Was sagen Sie zu den vorgebrachten Argumenten?“ Ziehen Sie ein Fazit: „Diese Freizeitaktivitäten haben viel mit starken Emotionen, mit hohem Spaßfaktor, aber auch mit großem Risiko zu tun. Offensichtlich bewerten Sie diese Faktoren individuell unterschiedlich.“ Zeigen Sie das Foto mit dem Skifahrer. „Was fasziniert die Menschen am Skifahren?“ Lassen Sie einige Tn zu Wort kommen. Genannt werden können etwa: Spaß an der sportlichen Betätigung, Naturerlebnis, gemeinsame Betätigung in der Gruppe, Freude am Beherrschen der Technik, Faszination der Geschwindigkeit usw.	Gespräch	Charts 3-5 Chart 6		15´

	Führen Sie eine Abfrage per Handzeichen durch: „Halten Sie das Verletzungsrisiko beim Skifahren eher für gering - oder eher für hoch?“ Konkretisieren Sie dann die Frage: „Wie beurteilen Sie das Risiko einer tödlichen Verletzung beim Skifahren?“ Falls die Tn danach fragen, wie hoch das Todesrisiko beim Skifahren tatsächlich ist, können Sie die folgende Daten präsentieren: Allein in Österreich wurden nach Angaben des Kuratoriums für Verkehrssicherheit 2022 insgesamt 37.000 Skiunfälle registriert, die zu einem Krankenhausaufenthalt führten. Das Kuratorium Alpine Sicherheit verzeichnete 42 tödliche Unfälle auf Skipisten, zwölf davon entfällt auf Herz-Kreislauf-Versagen. „Was kann beim Skilaufen falsch laufen, damit aus einem vermeintlich geringen Risiko ein großes wird?“ „Wovon hängt das ab?“ „Wie wahrscheinlich ist das?“ „Welche Rolle spielen persönliche Fähigkeiten?“ Folgende Aspekte könnten genannt werden: Falsche Situationseinschätzung, bekannte oder unbekannte Krankheiten, Witterungseinflüsse, fehlende Erfahrung, schlechte oder fehlerhafte Ausrüstung, mangelnde Vorbereitung, Überschätzung eigener Fähigkeiten, Unaufmerksamkeit und Ablenkung, Alkohol usw. **Fassen Sie zusammen:** „Beim Risikoverhalten werden Nutzen und möglicher Schaden gegeneinander abgewogen - unter Einbeziehung von Schadenhöhe und Schadenwahrscheinlichkeit. Entscheidende Faktoren für das Risikoverhalten sind die Persönlichkeit (zu einem eher geringen Teil), Motive, die Situationswahrnehmung sowie das Kontrollbewusstsein.“	Gespräch	Charts 7-8	 
3	**Risiken im Straßenverkehr** Zeigen Sie das Video, mit dem die (oft falsch eingeschätzte) Risikobewertung in der Freizeit und im Straßenverkehr thematisiert wird. „Was glauben Sie: Ist das Risiko im Straßenverkehr eher kleiner oder größer als bei den Sportarten, die wir vorhin besprochen haben? Warum?“ Lassen Sie einige Tn zu Wort kommen. Zeigen Sie dann die Zahlen für die tödlichen Unfälle. Anmerkung: Eine exakte Aussage zum Vergleich der Risiken im Straßenverkehr und bei Extremsportarten ist (in seriöser Weise) nicht möglich, da vergleichbare Erkenntnisse über die jeweilige Risikoexposition nicht vorliegen. Ziel dieser Phase ist es, den Tn lediglich bewusst zu machen, dass die Verkehrsteilnahme immer mit dem Risiko schwerer Unfälle verbunden ist.	Gespräch	Video: Check dein Risiko Chart 9	 

Wählen Sie je nach Tn-Gruppe passende Themen aus: Belastung und Beanspruchung (AB 18-20), Transporter (AB 21-23), Lkw (AB 24-26). Aus Zeitgründen sollten Sie nicht mehr als vier Arbeitsblätter verwenden. Bei einer Gruppe mit mehr als acht Tn werden einige Arbeitsblätter dann von mehreren Partner-Teams bearbeitet. Geben Sie die Arbeitsblätter aus und bitten Sie die Tn, diese zu bearbeiten. (Arbeitszeit: 5 min) Zeigen Sie dann nacheinander die ausgewählten Beispielfotos. Lesen Sie die Situationsbeschreibung und die Entscheidungsfrage aus dem Arbeitsblatt vor und fragen die Ergebnisse der Tn ab: „Was spricht dafür?“ „Was spricht dagegen?“ „Wie haben Sie sich entschieden?“ Achten Sie darauf, dass die möglichen Gefahren in den jeweiligen Situationen klar herausgestellt werden. Falls die Partner, die das Beispiel bearbeitet haben, die Gefahren nicht erkannt haben oder diesen keine Bedeutung zumessen, sollten Sie die Gesamtgruppe in die Diskussion einbeziehen. Wenn die Tn auch dann noch die Verhaltensweise mit dem höheren Risiko favorisieren, ist dies zwar nicht zu begrüßen, muss aber als persönliche Entscheidung stehenbleiben. Entsprechende Hinweise zu den Beispielsituationen finden Sie im Handout (A5-Broschüre, s. Seite 5) bzw. auf den „Auflösungen“ (Teil der Arbeitsblätter). Wenn ein Beispiel von mehreren Partner-Teams bearbeitet wurde, braucht das jeweils zweite Team nur kurz mitzuteilen, wie seine Entscheidung ausgefallen ist und ob es inhaltliche Ergänzungen zu den Ergebnissen des ersten Teams gibt.	Partnerarbeit	Arbeitsblätter 18-26	
		Charts 10-18	
Erläutern Sie anhand des Charts den Begriff der Risikokompetenz: „Die Fähigkeit, Gefahren wahrzunehmen, zu erkennen, abzuwägen und sich dementsprechend zu verhalten, nennt man Risikokompetenz. Risikokompetenz setzt Aufmerksamkeit und Wissen voraus. Nötig ist aber auch die Bereitschaft, den vermeintlichen Nutzen riskanter Verhaltensweisen realistisch einzuschätzen. Außerdem sollte man sich bewusst sein über die eigenen fahrerischen Fähigkeiten. Diese sind nicht immer so überragend, wie man glaubt.“	Kurzvortrag	Chart 19	
Schließen Sie die Erarbeitung mit einigen allgemeinen Tipps zur Senkung des Risikos beim Fahren von Transportern und Lkw ab. Stellen Sie bei den Punkten, an denen dies sinnvoll ist, einen Bezug zu den besprochenen Beispielsituationen her.		Chart 20	
Bedanken Sie sich bei den Tn für die Mitarbeit. Geben Sie (eventuell) die Broschüre aus und weisen Sie abschließend auf die Quintessenz des Bausteins hin: „Bitte denken Sie daran, in Risikosituationen im Straßenverkehr nicht spontan und unüberlegt zu agieren, sondern kurz innezuhalten, die Gefahr zu erkennen und zu bewerten und dann erst zu handeln. Beim geringsten Zweifel sollten Sie jegliches Risiko meiden, weil Sie nur so kompetent und verantwortungsvoll handeln. Ich wünsche Ihnen, dass Sie immer gut und sicher dort ankommen, wo sie hinmöchten. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.“		Chart 21 eventuell Handout	

Anrede,

heute möchte ich mit Ihnen über ein Thema sprechen, das so alt ist wie die Menschheit, und das nach wie vor große Bedeutung hat für unser Verhalten und für Ihre Sicherheit - nämlich unser Verhältnis zum Risiko. Viele Situationen in unserem Leben bergen Risiken, beispielsweise ein Hauskauf, ein Jobwechsel, eine neue Beziehung: Die Entscheidung kann sich im Nachhinein als richtig oder falsch erweisen, die Sache kann schiefgehen oder gutgehen. Eine Risikosituation ist also nicht automatisch negativ, sondern kann eine echte Chance für positive Veränderung sein.

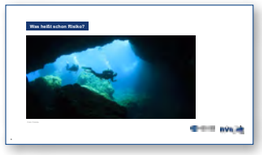
Bevor ich auf den Straßenverkehr zu sprechen komme, möchte ich zunächst auf den Freizeitbereich eingehen.

Betreibt jemand von Ihnen eine dieser Sportarten?

Bitten Sie die Tn um entsprechende Handzeichen. Wählen Sie eine der Sportarten aus, die von Tn ausgeübt werden. Sollte dies bei keiner der Sportarten der Fall sein, wählen Sie die aus, bei der sich zumindest einige Tn dies vorstellen können. Zeigen Sie dieses Foto erneut und fragen Sie die Ausübenden:

Was ist für Sie das Faszinierende daran?

Fragen Sie diejenigen, die die Sportart nicht ausüben:



Würden Sie diese Sportart auch gerne ausprobieren?

Was würde Sie dazu verlocken?

Was hält Sie davon ab?

Bei den Gründen, die von der Ausübung abhalten können, sollten auch mögliche negative Folgen genannt werden: Unfall, Verletzung, Tod.

Fassen Sie zusammen:

Diese Freizeitaktivitäten haben viel mit starken Emotionen, mit hohem Spaßfaktor, aber auch mit einem gewissen Risiko zu tun. Offensichtlich bewerten Sie diese Faktoren individuell unterschiedlich. Dies gilt eigentlich für alle Situationen, die mit einem gewissen Risiko einhergehen: Es gibt einen Nutzen, den wir uns versprechen, und es gibt mögliche Schäden, die eventuell eintreten können. Dies wägen wir ab und entscheiden uns für die Verhaltensweise, die uns bei geringsten zu erwartenden Nachteilen die größten Vorteile versprechen. Bei der Einschätzung der möglichen Schäden berücksichtigen wir nicht nur die mögliche Schadenhöhe, sondern auch die Wahrscheinlichkeit, mit der der Schaden eintritt. Ist die Eintrittswahrscheinlichkeit eher gering, akzeptieren wir manchmal auch einen größeren Schaden - wenn der erwartete Nutzen nur hoch genug ist.

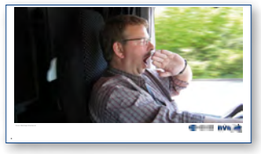
Was heißt das für den Straßenverkehr, und besonders für die Verkehrsteilnahme mit dem Transporter oder Lkw?

Auch dort gibt es einen Nutzen - Waren und Güter können schnell und flexibel an nahezu jeden gewünschten Ort transportiert werden. Der Spaß am Fahren spielt hier sicher weniger eine Rolle, von Ausnahmesituationen vielleicht abgesehen. Und auch im Straßenverkehr gibt es die Gefahr von Schäden durch Unfälle, sowohl an Sachen als auch an Personen.

Fragen Sie die Tn, wer von ihnen regelmäßig mit einem Güterkraftfahrzeug unterwegs ist und ob es sich dabei um Transporter, Lkw oder Sattelzüge handelt.

Auf dem Chart sehen Sie die schlimmsten Auswirkungen von Verkehrsunfällen, nämlich die Zahlen der im Jahr 202 tödlich verunglückten Personen. Hinzu kamen fast 58.000 Schwer- mehr als 303.000 Leichtverletzte. Beachtet werden sollte auch, dass bei Unfällen mit Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen nicht nur deren Fahrer und Fahrerinnen verletzt oder getötet werden können, sondern auch deren Unfallgegner.

Eine Mobilität, die sich ganz ohne Risiko und ganz ohne Unfälle vollzieht, ist nicht denkbar. Diese Erwartung wäre praxisfremd und entspräche nicht der Natur des Menschen, der nicht immer hochkonzentriert und leistungsfähig ist, der Fehler macht und der – leider – auch manchmal hohe Risiken eingeht. Es ist jedoch offenkundig, dass viele – und insbesondere schwere – Unfälle mit Güterkraftfahrzeugen vermieden werden könnten, wenn deren Fahrer und Fahrerinnen die Risiken besser erkennen und einschätzen könnten und wenn sie in bestimmten Verkehrssituationen Verhaltensweisen mit geringerem Risiko wählen würden.



Hierzu ein Beispiel aus dem Straßenverkehr: Nehmen wir an, es kommt seit einiger Zeit immer wieder vor, dass Sie in Gesellschaft oder im Kino einschlafen. Wenn Sie Ihrem Hausarzt davon erzählen, könnte er Ihnen möglicherweise das Autofahren untersagen. Werden Sie das Thema bei der nächsten Vorsorgeuntersuchung verschweigen? Wie würden Sie sich entscheiden?

Bitten Sie die Tn um entsprechende Handzeichen und gegebenenfalls um eine kurze Begründung.

Natürlich gibt es Gründe, das Thema nicht anzusprechen. Die Angst um den Führerschein steht im Raum. Das ist keine Bagatelle, insbesondere nicht für diejenigen, die beruflich darauf angewiesen sind. Außerdem neigen wir dazu, unangenehmen Dingen aus dem Weg zu gehen und Ausreden dafür zu finden: Vielleicht hatten Sie in den letzten Wochen einfach zu wenig Schlaf. Wenn Sie unterwegs immer wieder einen Kaffee trinken und regelmäßig Pausen machen, geht es vielleicht auch – so können Sie sich die Entscheidung schönreden. Möglicherweise steckt jedoch hinter den Schlafattacken eine ernsthafte Erkrankung wie z.B. die so genannte Schlafapnoe, bei der die Aufmerksamkeit tagsüber stark beeinträchtigt ist und die Gefahr des Sekundenschlafs erheblich ansteigt. Nicht auszudenken, wenn Ihnen das auf der Autobahn passiert und Sie mit Ihrem Lkw auf einen Stau auffahren. Wie sollen Sie sich verhalten? Entscheiden müssen Sie.

Nehmen wir ein weiteres Beispiel: Sie sind mit dem Transporter unterwegs. Vor Ihnen fährt ein Pkw auf der linken Fahrspur der Autobahn. Rechts sind große Lücken zwischen den Fahrzeugen. Fahren Sie dichter auf, damit der Pkw rechts rüber fährt?

Bitten Sie die Tn um entsprechende Handzeichen und gegebenenfalls um eine kurze Begründung.

Wenn Sie mit ihrer Lieferung nicht in Verzug geraten wollen, müssen Sie zügig fahren und den Pkw überholen. Wer das Rechtsfahrgebot nicht kennt, muss halt zu einem Spurwechsel „überredet“ werden. So könnte man vielleicht argumentieren. Andererseits gehören zu geringer Abstand und nicht angepasste Geschwindigkeit bei Unfällen mit Nutzfahrzeugen zu den häufigsten Ursachen. Wenn Sie drängeln, fühlt sich der Vordermann vielleicht unter Druck gesetzt und reagiert aggressiv oder ihm unterlaufen Fahrfehler. Je nach Situation kann dichtes Auffahren auch als Nötigung ausgelegt werden. Das gilt es zu bedenken.

Betrachten wir noch ein drittes Bespiel: Die Ladung, die Sie übernehmen und möglichst innerhalb einer Stunde anliefern sollen, ist schwerer als angekündigt. Wenn Sie alles mitnehmen, ist Ihr Fahrzeug um zehn Prozent überladen. Nehmen Sie die gesamte Ladung auf? Das Übergewicht wird wohl nicht so viel ausmachen. Wegen der paar Kilo zweimal zu fahren, dauert viel zu lange. Das wären Argumente, die dafür sprechen, die Überladung zu riskieren. Andererseits kann eine Überschreitung des zulässigen Gesamtgewichtes sowie der zulässigen Achslasten die Fahrstabilität Ihres Fahrzeugs stark beeinträchtigen: Längere Bremswege, Über- oder Untersteuern in Kurven sowie eine erhöhte Kippgefahr können die Folge sein. Das sollten Sie Ihrer Gesundheit zuliebe und aus Verantwortung gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern lieber nicht riskieren.

Sie sehen: Im Straßenverkehr müssen Sie ständig Entscheidungen treffen. Die Fähigkeit, Gefahren wahrzunehmen, zu erkennen, abzuwägen und sich dementsprechend zu verhalten, nennt man Risikokompetenz. Risikokompetenz setzt Aufmerksamkeit und Wissen voraus.

Nötig ist aber auch die Bereitschaft, den vermeintlichen Nutzen riskanter Verhaltensweisen realistisch einzuschätzen. Deren Vorteile sind nämlich meistens gering: ein kleiner Zeitgewinn, ein wenig mehr Lust am Fahren oder ein kurzes Machtgefühl.

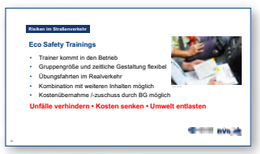
Demgegenüber steht der mögliche Schaden durch ein beschädigtes Fahrzeug, Zeitverlust und Unannehmlichkeiten durch einen Unfall – und möglicherweise auch Verletzte oder Getötete.

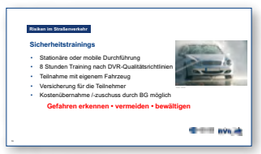
Man sollte sich daher in Entscheidungssituationen wie den gezeigten fragen: Welchen Nachteil hätte es, wenn ich drei Minuten später am Ziel ankomme? Und wie lange würde ich – und würden andere – darunter leiden, wenn ich hier einen Unfall verursache? Dann fällt es vielleicht ein wenig leichter, die weniger riskante, sichere Verhaltensweise zu wählen.

Außerdem sollte man sich bewusst sein über die eigenen fahrerischen Fähigkeiten. Diese sind nicht immer so überragend, wie man glaubt. Vor allem, wenn ungünstige Sicht- und Witterungsverhältnisse, Zeitdruck, Stress und Ablenkung hinzukommen, ist die Grenze zur Überforderung schnell überschritten – und zwar bei jedem Mensch.

Eine gute Möglichkeit, die eigenen Fähigkeiten einzuschätzen und weiter zu verbessern, ist die Teilnahme an einem Sicherheitsprogramm für Lkw oder Transporter oder an einem Eco Safety Training. Das empfehle ich Ihnen wärmstens.

Falls genügend Zeit zur Verfügung steht, können Sie an dieser Stelle fragen, ob einzelne Teilnehmerinnen oder Teilnehmer solche Trainings besucht und welche Erfahrungen sie dabei gemacht haben:





Wer von Ihnen hat bereits an einem solchen Training teilgenommen?

Welche Erfahrungen haben Sie dabei gemacht?

Welche Erkenntnisse haben Sie durch das Training gewonnen?

Würden Sie das Training weiterempfehlen?

Ich möchte nun über die besprochenen Situationen hinaus noch ein paar allgemeine Grundsätze ansprechen, wie das Risiko bei der Verkehrsteilnahme mit dem Transporter oder Lkw gesenkt werden kann: Seien Sie an Kreuzungen und Einmündungen besonders aufmerksam. Achten Sie insbesondere auf Rad fahrende und zu Fuß gehende Personen. Denken Sie an den Toten Winkel! Schätzungen zufolge wird jeder zehnte Unfall durch Ablenkung verursacht. Insbesondere das Schreiben von SMS sowie das Lesen von Textnachrichten erhöht das Unfallrisiko um ein Vielfaches und sollte daher unterbleiben. Der letzte Tipp sollte eigentlich eine Selbstverständlichkeit sein: Die Einhaltung von Regeln macht Ihr Verhalten für andere besser vorhersehbar und sorgt für mehr Sicherheit, insbesondere für schwächere Verkehrsteilnehmer.

Verteilen Sie (eventuell) die Broschüre und verweisen Sie darauf, dass sie lesenswert ist, weil dort einige Themen enthalten sind, die Sie nicht besprochen haben.

Abschließend möchte ich Ihnen ein kurzes Video zeigen, in dem das Thema „Risiko“ auf eine etwas andere Art dargestellt wird.

Zeigen Sie das etwa einminütige Video „Check dein Risiko“.

Bitte denken Sie daran, in Risikosituationen – beim Sport und im Straßenverkehr – nicht spontan und unüberlegt zu agieren, sondern kurz innezuhalten, die Gefahr zu erkennen und zu bewerten und dann erst zu handeln. Beim geringsten Zweifel sollten Sie jegliches Risiko meiden, weil Sie nur so kompetent und verantwortungsvoll handeln.

Ich wünsche Ihnen, dass Sie immer gut und sicher dort ankommen, wo sie hinmöchten. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Gemeinsam Gefährdungen reduzieren

Wir Berufsgenossenschaften (BG) und Unfallkassen (UK) haben einen Präventionsauftrag, den wir sehr ernst nehmen: Wir wollen Arbeits- und Wegeunfälle, Berufskrankheiten sowie arbeitsbedingte Gesundheitsgefahren verhüten. Der Erfolg unserer Bemühungen kommt den Menschen in Schulen, Betrieben und Behörden in ganz Deutschland zugute.

Gesundheit ist ein hohes Gut. Wer selbst schon mal richtig krank war oder schwer verunglückt ist, weiß, wovon wir reden.

Zu unseren Aufgaben gehört, dass wir die Risiken kennen, die mit den unterschiedlichen Beschäftigungen verbunden sind, und Lösungen anbieten. Die Betriebe leisten ihren Beitrag zur Risikominimierung durch systematische Gefährdungsbeurteilungen. Alle Risiken kann man nicht ausschließen. Das wäre wahrscheinlich auch gar nicht vorteilhaft, weil die Sorglosigkeit, die dadurch entstehen kann, eine neue Gefahr darstellt.

Herzlichen Dank dafür, dass Sie Menschen dazu bewegen, die Risiken bei ihrer Arbeit und auf ihren Wegen im Straßenverkehr ernst zu nehmen.

Mit unseren Präventionsangeboten wollen wir unseren Beitrag zur Gesundheit und zur Sicherheit leisten.

Ihre
Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung

Methodische Hinweise

Kann eine Unterrichtseinheit mit Erwachsenen über das Thema „Risiko“ funktionieren? Wir finden schon. Voraussetzung ist jedoch, die Teilnehmerinnen und Teilnehmer (Tn) ernst zu nehmen: Sie bewegen sich seit Jahren - manche gar seit Jahrzehnten - im Straßenverkehr, verfügen über umfangreiche Erfahrungen und haben zu vielen Dingen fest gefügte Einschätzungen und Meinungen. In ähnlicher Form gilt das auch für Heranwachsende, allerdings beruhen hier die Positionen zumeist auf geringeren Erfahrungen, aber dafür umso stärker auf Emotionen und Motiven. Die von den Tn vorgetragenen Ansichten sind zunächst einmal als deren persönliche Meinung zu akzeptieren, sofern sie nicht eindeutig falsch und durch Fakten widerlegbar sind. Durch neue Informationen und durch die Aufforderung, zu Altbekanntem auch einmal eine andere Perspektive einzunehmen, können Sie den Tn durchaus Anstöße geben, das eigene Verhalten zu reflektieren und neue Aspekte bei der Bewertung von Sachverhalten einzubeziehen. Im Idealfall beeinflusst dies auch das damit verbundene Handeln.

Diese Broschüre enthält drei Vorschläge für 45-minütige Seminareinheiten sowie drei Kurzfassungen in Form von Mustervorträgen, die ca. 15 Minuten dauern. Das Grundkonzept ist jeweils gleich, allerdings werden in den verschiedenen Bausteinen entweder Auto- und Motorrad Fahrende (A1, A2) oder Zu-Fuß-Gehende und Rad Fahrende (B1, B2) oder Fahrer und Fahrerinnen von Transportern und Lkw (C1, C2) schwerpunktmäßig angesprochen.

Die 45-minütigen Einheiten sind als Lehrgespräch angelegt. Die Tn werden dabei einbezogen, jedoch bestimmen Sie den Inhalt und die Richtung. Das Ergebnis des Gesprächs ist also in gewisser Weise vorbestimmt. Ob Sie dieses jedoch erreichen, hängt auch von den Tn ab. Durch zielgerichtete, zumeist offene Fragen (Warum? Was? Wie?) lösen Sie Denkprozesse aus, so dass die Tn nicht nur durch die von Ihnen vorgetragenen Inhalte, sondern auch durch eigene Schlussfolgerungen und durch die Meinungsäußerungen der anderen dazulernen. Je mehr Tn Sie dabei einbeziehen, umso besser. Halten Sie Blickkontakt zu den Tn und ermutigen Sie diese durch körpersprachliche Signale, sich einzubringen. Da, wo dies notwendig ist, fassen Sie einzelne Phasen zusammen und ziehen eine Bilanz.

Die 15-minütigen Einheiten sind als Vortrag angelegt. Dabei präsentieren Sie die Inhalte. Die Tn kommen auch zu Wort, allerdings nur in einzelnen kurzen Phasen. Voraussetzung für einen gelungen Vortrag ist, dass Sie verständlich reden und in der Lage sind, die Tn „mitzunehmen“. Sie möchten die Tn informieren, überzeugen und motivieren. Dazu müssen Sie deutlich machen, dass das Thema auch Ihnen selbst wichtig ist und dass die Aussagen, die Sie treffen, Ihren persönlichen Auffassungen entsprechen. Nur wer selbst von einer Sache überzeugt ist, kann andere überzeugen. Machen Sie sich mit dem Vortragstext so weit vertraut, dass Sie nicht jedes Wort ablesen müssen. In den 45-minütigen Einheiten wird die Methode der Partnerarbeit eingesetzt. Diese ist eine sehr effektive Methode, ein Ergebnis zu „erwirtschaften“ und gleichzeitig alle Tn einzubinden. Bei der Partnerarbeit werden alle aktiv und teilen ihre Meinung dem Gegenüber mit. Durch die arbeitsteilige Vorgehensweise (gleichzeitige Bearbeitung von mehreren Situationsbeispielen) wird die Zeit intensiver genutzt. In der sich anschließenden Auswertung werden die Ergebnisse für alle verfügbar gemacht.

Damit die Durchführung der Seminarbausteine gelingt, sind auch die Rahmenbedingungen zu beachten. Die 45-minütigen Einheiten sollten in Gruppen bis maximal 25 Tn durchgeführt werden, damit alle zu Wort kommen können. Zu klein darf die Gruppe allerdings auch nicht sein, da sonst kein intensives Gespräch zustande kommt. Die Kurzfassungen können auch vor größerem Publikum durchgeführt werden.

Der Seminarraum sollte groß genug sein und möglichst über Tageslicht verfügen. Für die 45-minütigen Einheiten sollte eine Sitzordnung gewählt werden, in der sich alle sehen können (z.B. U-förmige Tischanordnung). Zur Präsentation der Charts und der Videos ist die entsprechende technische Ausstattung (Rechner, Beamer mit Tonanlage, Projektionsfläche) erforderlich. Prüfen Sie rechtzeitig vor Seminarbeginn, ob die Technik funktioniert, die Projektion gut sichtbar und die Lautstärke der Tonwiedergabe ausreichend ist. Es ist zweckmäßig, die Daten der jeweiligen Präsentationen und der Videos auf die Festplatte des benutzten Rechners zu laden, da das Abspielen der Daten von einer DVD während der Präsentation zu Problemen bei der Wiedergabe führen kann.
In Gruppen, in denen Sie nicht persönlich bekannt sind, ist es sinnvoll, sich zum Beginn der Veranstaltung kurz vorzustellen. Neben Ihrem Namen gehören dazu auch Ihre Funktion und Ihr Bezug zum Thema. Ob eine kurze Vorstellung der Tn erforderlich ist, muss von Fall zu Fall entschieden werden. Die dafür benötigte Zeit muss zur reinen Seminarzeit hinzugerechnet werden. Wenn Ihnen die Tn unbekannt sind, sollten in überschaubaren Gruppen Namensschilder vorhanden sein, damit Sie die Tn persönlich ansprechen können.

Das Zeitraster in den Seminarabläufen ist lediglich als grober Anhaltspunkt zu verstehen. In der Praxis kann es vorkommen, dass die einzelnen Phasen kürzer oder länger ausfallen, zum Beispiel wenn die Tn intensiv diskutieren. In diesem Fall müssen Sie entscheiden, inwieweit
Sie dies zulassen können. Natürlich soll niemandem das Wort abgeschnitten werden, aber wenn die Redefreude einzelner dazu führt, dass Sie wesentliche Inhalte Ihres Konzepts aus Zeitnot nicht ansprechen können, ist es günstiger, höflich aber bestimmt auf den geplanten Ablauf hinzuweisen.

Weitere methodische Hinweise finden Sie in der Broschüre „Wie sag ich´s meinen Teilnehmenden?“ unter:
www.deinewege.info ➜ Medien-und Materialportal ➜ Material für Sicherheitsfachkräfte und Führungskräfte
(alternativ: www.praxishilfe-sicherheitaufallenwegen.de)

Wir wünschen Ihnen viel Spaß und viel Erfolg.

Die Filme sowie weitere Medien und Materialien zur DVR/UK/BG-Schwerpunktaktion finden Sie unter www.schwerpunktaktion.de

Herausgegeben von:
Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR) e.V.
Jägerstraße 67-69
10117 Berlin

T +49 (0)30 22 66 77 1-0
F +49 (0)30 22 66 77 1-29
E info@dvr.de

www.dvr.de

V.i.S.d.P.: Stefan Grieger, Hauptgeschäftsführer

Konzeption, Text und Gestaltung:
Verkehrssicherheit Konzept & Media GmbH (VKM)
www.vkm-dvr.de

Bildnachweis:
AIDA, Dunja Antic - sw media, arborpulchra - Fotolia ,
benik.at - Fotolia, Pavel Burchenko - Fotolia,
Michael Domann, DVR,
gpointstudio - Fotolia, GWM,
Martin Hangen - ADAC,
ifz, industrieblick - Fotolia / Montage GWM,
caroline letrange - Fotolia, locrifa - Fotolia, Luctor IV – Wikipedia,
pd-f, Photographee.eu - Fotolia, Andrey Popov - Fotolia, powell83 - Fotolia,
Michael S. Schwarzer - Fotolia, Stasique - Photography, sw media, synto - Fotolia,
vbaleha - Fotolia,
Bjoern Wylezich – Fotolia, Erwin Wodicka - Fotolia,
Gerhard Zerbes
Die Bildnachweise zu den Charts der ppt-Präsentationen entnehmen Sie bitte direkt der jeweiligen Präsentation unter www.schwerpunktaktion.de/medien

© Berlin 2016, überarbeitet 2023