







Zu diesem Leitfaden	4
Lernziele der Seminarbausteine	5
Seminarbausteine	
Der Einfluss des Wetters beim Auto- und Motorradfahren	6
A1 Vortrag (15 Minuten)	6
A2 Seminar (45 Minuten)	16
Der Einfluss des Wetters beim Fahren von Transportern und Lkw	22
B1 Vortrag (15 Minuten)	22
B2 Seminar (45 Minuten)	30
Der Einfluss des Wetters beim Radfahren und Zu-Fuß-Gehen	38
C Vortrag (15 Minuten)	38
Methodische Hinweise	46

Zu diesem Leitfaden

Aufgrund besonderer Wetterbedingungen passieren jedes Jahr viele Verkehrsunfälle, bei denen Menschen verletzt oder getötet werden: Glätte durch Schnee, Eis und Regen – Sichtbehinderungen durch Schnee, Regen und Nebel – Blendung durch die Sonne – instabile Fahrzustände durch Seitenwind und starke Windböen. Doch das Wetter hat auch Einfluss auf unseren Organismus, insbesondere auf unsere physische und psychische Leistungsfähigkeit sowie unser Wohlbefinden. Dazu gehören beispielsweise eine steigende Aggressivität bei Tropenhitze und die schlechte Laune bei "Sauwetter".

Dieser Leitfaden enthält zwei Seminarbausteine für den Einsatz in Betrieben, Bildungsstätten, Schulen (Sekundarstufe II) sowie Fahrschulen, mit denen dieses Thema bearbeitet werden kann.

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 Seminarinhalte beziehen sich auf alle Arten der Verkehrsteilnahme: per Auto, Motorrad, Transporter und Lkw sowie mit dem Rad/Pedelec und zu Fuß.

Der Vortrag, der sich auch für eine Unterweisung eignet, ist für circa 10 bis 15 Minuten konzipiert, das Seminar für 45 Minuten. Bei der 45-minütigen Fassung wird das Thema mit den Teilnehmenden gemeinsam erarbeitet. Eine kurze inhaltliche Einführung liefern die folgenden Seiten. Wer sich zur Vorbereitung intensiver mit dem Thema beschäftigen möchte, erhält weitere Informationen unter dieser Webadresse:

www.schwerpunktaktion.de

Es wird davon ausgegangen, dass die Nutzerinnen und Nutzer dieses Leitfadens über Erfahrungen mit Unterricht beziehungsweise Erwachsenenbildung verfügen. Daher finden Sie ab Seite 30 in kompakter Form lediglich grundlegende didaktisch-methodische Hinweise dargestellt.

Dieser Seminarleitfaden ist ein Bestandteil der bundesweiten DVR/UK/BG-Schwerpunktaktion "Wind & Wetter" des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) und der gesetzlichen Unfallversicherungsträger (UK/BG). Ebenfalls Teil dieser Aktion ist eine Broschüre, in der wesentliche Inhalte der Schwerpunktaktion allgemeinverständlich zusammengefasst sind.

Die Aktionsbroschüre können Sie gut als Handout in Ihren Seminaren einsetzen. Fragen Sie gerne bei Ihrer Berufsgenossenschaft oder bei Ihrer Unfallkasse nach, ob Sie die Aktionsbroschüren dort kostenlos beziehen können. Sie können die Medien aber auch von der Verkehrssicherheit Konzept & Media GmbH (VKM), der Tochtergesellschaft des DVR, beziehen (Kontakt: info@vkm-dvr.de).







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

Lernziele für den Vortrag

Die Teilnehmenden sollen...

- ... überprüfen, ob bzw. wie weit sie sich als Verkehrsteilnehmende mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln auf wechselnde Witterungsbedingungen einstellen,
- ... wissen, welche Verhaltensweisen vor und während einer Fahrt zur Anpassung an die Witterungsbedingungen beitragen,
- ... bereit sein, das entsprechende Wissen umzusetzen.

Lernziele für das Seminar

Die Teilnehmenden sollen...

- ... überprüfen, ob bzw. wie weit sie sich als Verkehrsteilnehmende mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln auf wechselnde Witterungsbedingungen einstellen,
- ... erarbeiten, welche Verhaltensweisen vor und während einer Fahrt zur Anpassung an die Witterungsbedingungen beitragen,
- ... bereit sein, das entsprechende Wissen umzusetzen.



A1 Vortrag (15 Minuten)

Der Einfluss des Wetters beim Auto- und Motorradfahren

Zeigen Sie zu Beginn Ihres Vortrags Chart 1. Teilnehmerinnen und Teilnehmer werden im Folgenden als Tn abgekürzt.



"Anrede,

ich möchte heute mit Ihnen über ein Thema sprechen, das zu den häufigsten Gesprächsthemen unter Kollegen und Kolleginnen gehören dürfte: das Wetter.



Ich werde erörtern, warum das Wetter Ursache von Verkehrsunfällen werden kann und welche Möglichkeiten es gibt, dem entgegenzuwirken."

Bitten Sie die Tn zunächst um ein kurzes Handzeichen, ob einige unter ihnen auch Motorrad fahren. Ist dies der Fall, sollten Sie im weiteren Verlauf auch das Motorrad-Beispiel besprechen. Ansonsten wird das letzte Chart weggelassen.



"Vor welchem Wetter haben Sie beim Autofahren (und Motorradfahren) besonderen Respekt?"

Lassen Sie mehrere Tn zu Wort kommen. Fragen Sie gegebenenfalls nach, wodurch die jeweilige Nennung begründet ist:

"Warum ist das so?

Was haben Sie erlebt?"

Es genügt, wenn sich einige Tn kurz zu der Frage äußern.

"Die tatsächliche Anzahl der wetterbedingten Verkehrsunfälle und deren Folgen lassen sich nur schwer abschätzen, da das Unfallgeschehen durch zahlreiche, sich überlagernde Faktoren beeinflusst wird. Zu einer rutschigen Fahrbahn beispielsweise kommt vielleicht noch eine unangepasste Geschwindigkeit oder eine Vorfahrtmissachtung mit Sichtbehinderung. Einige Anhaltspunkte liefert jedoch die Verkehrsunfallstatistik des Statistischen Bundesamtes."

Mit einem Klick → rufen Sie jeweils die nächste Zeile auf den Charts auf.



"Bei Unfällen, die durch witterungsbedingte Sichtbehinderungen entstanden, wurden im Jahr 2022 46 Personen getötet und über 5.000 verletzt.

- → Unfälle durch Seitenwind hatten zwei Getötete und 349 Verletzte zur Folge.
- → Durch Unwetter kam es zu Verkehrsunfällen mit vier Getöteten und über 400 Verletzten.



Noch größer war die Zahl der Unfälle, bei denen der witterungsbedingte Fahrbahnzustand ursächlich war. Fahrbahnglätte durch Regen führte zu Unfällen mit 37 Getöteten und über 5.600 Verletzten.

- → Durch Schnee- und Eisglätte gab es 28 Getötete und über 4.800 Verletzte.
- → Bei Unfällen durch Spurrillen in Zusammenhang mit Regen, Schnee oder Eis wurden 77 Menschen verletzt. Zusammen sind das über 100 Getötete und über 16.000 Verletzte, bei denen als Unfallursache das Wetter festgehalten wurde.



Diese unmittelbaren Auswirkungen des Wetters auf das Unfallgeschehen nennt man auch "triviale" Witterungseinflüsse, weil sie alltäglich und unmittelbar nachvollziehbar sind.

→ Zahlenmäßig nicht erfasst werden von der Unfallstatistik die so genannten "biotropen" Auswirkungen des Wetters, also inwiefern bestimmte Wetterlagen Aufmerksamkeit, Konzentration oder Reaktionsfähigkeit der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer beeinträchtigen und somit zum Entstehen von Unfällen beitragen. Diese Einflüsse sind jedoch durch zahlreiche Untersuchungen belegt.



Biotrope Einflüsse machen sich bei bestimmten Wetterlagen besonders stark bemerkbar: Zum Beispiel bei hoher Wärmebelastung, die auch zu hohen Temperaturen im Fahrzeuginnenraum führt – etwa zu Beginn einer Fahrt oder in Fahrzeugen ohne Klimaanlage –, bei Tiefdruckwetterlagen, Föhn sowie bei Wetterumschwüngen. Viele Menschen reagieren besonders stark beim Aufgleiten von subtropischer Luft, also wenn sich wärmere Luft über kältere Luftschichten legt. Dies ist häufig mit hoher Luftfeuchtigkeit verbunden.

Betrachtet man die jahreszeitliche Verteilung der Verkehrsunfälle, so sind die meisten Verunglückten im Juni und Juli zu verzeichnen. Die Monate mit den niedrigsten Verunglücktenzahlen sind hingegen Januar und Februar. Die Monate mit den anscheinend widrigsten Wetterbedingungen treten also durch weniger Verunglückte hervor. Dieser auf den ersten Blick merkwürdige Umstand wird begreifbar, wenn man berücksichtigt, dass in wärmeren Monaten mehr Menschen auf motorisierten Zweirädern und Fahrrädern unterwegs sind und vermutlich auch mehr und häufiger schnell gefahren wird.

Ich möchte Ihnen nun ein kurzes Video zeigen, in dem dargestellt wird, welche Auswirkungen Nebel auf einer Fahrt zur Arbeit haben kann."

Zeigen Sie das Video 2, in dem eine Fahrt zur Arbeit bei Nebel rückwärts, ausgehend von einem Unfall, dargestellt wird.





"Wenn es im Straßenverkehr zu einer brenzligen Situation kommt, so hat dies zumeist eine Vorgeschichte, die man in mehrere Phasen unterteilen kann. Die ersten Weichen werden bereits vor der Fahrt gestellt: Wie fit man ist, wie viel Zeit man sich nimmt, welches Fahrzeug man wählt, wie dessen Zustand und Ausstattung ist und mit welcher Einstellung man an die Fahrt herangeht – all das beeinflusst unser Risiko.

- → Auch während der Fahrt treffen wir ständig Entscheidungen, die sich positiv oder negativ auf die Sicherheit auswirken: ob wir uns beispielsweise an Regeln halten oder auch nicht, ob wir mehr oder weniger aufmerksam sind, welche Geschwindigkeit wir wählen und wie viel Abstand wir halten. Durch falsche Entscheidungen engen wir unseren Handlungsspielraum ein. Je weiter wir in den Trichter hineinkommen, desto enger wird es, bis es schließlich zu einer brenzligen Situation kommt.
- → Und dann geht es fast immer um Fahrphysik: Eventuell können wir durch schnelle Reaktion, durch richtiges Bremsen und Lenken die Situation noch einmal retten, vielleicht aber auch nicht.

Umso wichtiger ist es, im Vorfeld die richtigen Entscheidungen zu treffen: Durch kluges Handeln kann man seinen Handlungsspielraum erweitern und aus dem Trichter aussteigen – um gut und sicher anzukommen.

Was hätte der Fahrer in unserem Video bei der Nebelfahrt anders machen können?"

Lassen Sie die Tn einige Maßnahmen nennen, die der Fahrer hätte ergreifen können (den Wetterbericht wahrnehmen, früher losfahren, Geschwindigkeit den Sicht- und Fahrbahnverhältnissen anpassen usw.). Weisen Sie gegebenenfalls auf die Unterscheidungen "vor der Fahrt" und "während der Fahrt" hin.

"Nun gibt es ja außer Nebel noch weitere Wetterbedingungen, die im Straßenverkehr gefährlich werden können. Auch diesen Wettereinflüssen sind wir nicht wehrlos ausgesetzt. Wenn Sie sich mit den geeigneten Maßnahmen darauf einstellen, können Sie auch bei solchen Wetterlagen sicher unterwegs sein."

Zeigen Sie das jeweilige Chart zu den einzelnen Beispielen. Jeweils mit einem Klick → rufen Sie dann die dazu gehörigen Verhaltenstipps (Vor der Fahrt / Während der Fahrt) auf.



"Bei **großer Hitze** greifen die bereits erwähnten biotropen Witterungseinflüsse: Die Konzentration kann sinken, die Reaktionszeiten können sich verlängern, man kann ungeduldig und eventuell sogar aggressiv werden. Falls möglich, sollten Sie für moderate Temperaturen in Ihrem Schlafzimmer sorgen. Eine gut funktionierende Klimaanlage im Fahrzeug ist auf jeden Fall hilfreich. Stellen Sie Ihr Fahrzeug im Schatten ab, gegebenenfalls decken Sie Armaturenbrett und Lenkrad mit einem hellen Tuch ab. Benetzen Sie die Handgelenke und Unterarme vor der Fahrt oder bei einer Pause mit kaltem Wasser, das bringt den Kreislauf in Schwung.

→ Öffnen Sie nach dem Einsteigen die Fenster. Stellen Sie die Klimaanlage ein und warten Sie, bis die aufgeheizte Luft aus dem Fahrzeug entwichen ist. Lassen Sie während der Fahrt besondere Aufmerksamkeit walten. Denken Sie daran, dass auch andere unter der Hitze leiden und es leichter zu Fehlern kommen kann.



Wenn Sie bei **Wind und Regen** unterwegs sind, hängt viel von Ihren Reifen ab. Verwenden Sie gute Reifen mit positiven Testergebnissen. Bei Regen zählt jeder Millimeter Profil, drei Millimeter sollten es mindestens sein. Setzen Sie sich nicht unter Zeitdruck.

→ Passen Sie Ihre Geschwindigkeit an die Sichtverhältnisse und an die Fahrbahn an. Konkret heißt das: langsamer als sonst fahren. Stellen Sie sich auf möglichen Seitenwind ein: besonders auf Brücken, in Waldschneisen und bei der Ausfahrt aus einem Tunnel können heftige Windböen auftreten. Halten Sie das Lenkrad mit beiden Händen, damit Sie notfalls gegenlenken können. Auch hier macht sich die Fahrgeschwindigkeit bemerkbar: Je schneller Sie unterwegs sind, umso stärker wird das Auto durch Seitenwind versetzt.

→ Aquaplaning kann schon bei 80 km/h auftreten. Wenn das Fahrzeug aufschwimmt, müssen Sie schnell reagieren. Kuppeln Sie aus, bei Fahrzeugen mit Automatik nehmen Sie Gas weg. Halten Sie das Lenkrad in Fahrtrichtung und warten Sie, bis der Fahrbahnkontakt wieder hergestellt ist.



Bei **Schnee und Eis** ist die Haftung der Fahrbahn stark reduziert. Bremswege können sich um ein Mehrfaches verlängern. Hören Sie am Vortag den Wetterbericht, damit Sie gegebenenfalls mehr Zeit einplanen können. Wenn möglich, sollten Sie keine Besprechungen unmittelbar an den Arbeitsbeginn legen, da Sie sonst unnötigen Zeitdruck aufbauen.

- → Passen Sie Ihre Fahrgeschwindigkeit an. Bremsen und lenken Sie sanft, so wie es die Straßenverhältnisse zulassen. Wenn der Schneepflug nur eine Spur geräumt hat, ist es sinnvoll, auf dieser zu bleiben. Werden Sie nicht ungeduldig, es geht dann auch nicht schneller. Falls Sie eine Verspätung absehen können: Rufen Sie an, damit man im Betrieb Bescheid weiß.
- → Sollte die Warnlampe für die Traktionskontrolle angehen: Auskuppeln, bei Fahrzeugen mit Automatik Gas wegnehmen. Lenken Sie bewusst in die gewünschte Fahrtrichtung, gegebenenfalls bremsen Sie ab.



Wenn Sie **mit dem Motorrad** unterwegs sind: Denken Sie daran, dass sich die meisten Unfälle in den Sommermonaten ereignen. Wählen Sie wenn möglich ein Fahrzeug mit ABS. Tragen Sie Schutzkleidung, die der Witterung angepasst ist, damit Sie fit und reaktionsbereit bleiben. Packen Sie gegebenenfalls Regenkleidung mit ein.

→ Passen Sie bei Regen die Geschwindigkeit an, fahren Sie Kurven mit Respekt an. Rechnen Sie an den entsprechenden Stellen mit Seitenwind, und denken Sie vor allem bei tiefstehender Sonne daran, dass andere Sie leicht übersehen können.

Abschließend möchte ich Ihnen zeigen, dass auch Menschen, die sich professionell mit dem Wetter beschäftigen, nicht gegen Missgeschicke gefeit sind."



Zeigen Sie Video 3, in dem das Thema mit einem Schuss Humor dargestellt wird: Der bekannte und beliebte Wettermoderator Sven Plöger fällt beim Verlassen seines Wetterstudios auf die Nase.

Bedanken Sie sich bei den Tn für ihre Mitarbeit. Falls das Handout zur Verfügung steht, geben Sie dieses an die Tn aus.



Weisen Sie abschließend auf die Quintessenz des Bausteins hin:

"Bitte denken Sie daran: Kein Wettereinfluss muss zu einem Unfall führen, wenn Sie die Gefahren erkennen und sich darauf einstellen. In diesem Sinne: Kommen Sie gut nach Hause!"

A2 Seminar (45 Minuten)

Der Einfluss des Wetters beim Auto- und Motorradfahren

Nr.	Arbeitsschritt	Methode	Medien		Zeit
1	Einführung				3'
	Erläutern Sie den Anlass sowie die Themen des Seminars.	Kurzreferat	Charts 1, 2	Sich art Wedningen ernitation	
	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 5 berücksichtigen.			Wind & Wetter Mit Auto and Motorrad sicher unterwegs Our Enhans des Widers ad de Verlands being des Widers Respekt or den Wider? Respekt or den Wider?	
2	Persönliche Einschätzung des Wetters				5'
	Zeigen Sie das Chart und fragen Sie die Tn nach ihrer Einschätzung:	Gespräch	Chart 3	RESPECT VOICE DIE WITTERD	
	"Vor welchem Wetter haben Sie beim Auto- oder Motorradfahren besonderen Respekt?"				
	Lassen Sie mehrere Tn zu Wort kommen und fragen Sie nach, wodurch die jeweilige Nennung begründet ist, z.B.:			The state of the s	
	"Warum ist das so?" "Was haben Sie erlebt?"				
	Vermutlich werden die Tn eher widrige Witterungsverhältnisse wie Schnee oder Eis nennen und weniger biotrope Wetterauswirkungen. Das ist jedoch kein Problem, da dies im nächsten Schritt zum Thema gemacht wird.				
3	Der Einfluss des Wetters auf die Verkehrssicherheit				5'
	Geben Sie einen kurzen Überblick über die Erkenntnisse der Unfallstatistik. Mit einem Klick → rufen Sie jeweils die nächste Zeile auf dem Chart auf.				
	"Die tatsächliche Anzahl der wetterbedingten Verkehrsunfälle und deren Folgen lassen sich nur schwer abschätzen, da das Unfallgeschehen durch zahlreiche, sich überlagernde Faktoren beeinflusst wird. Einige Anhaltspunkte liefert jedoch die Verkehrsunfallstatistik des Statistischen Bundesamtes.	Kurzvortrag		ONLIGHOUS WITE	
	Bei Unfällen, die durch witterungsbedingte Sichtbehinderungen entstanden, wurden im Jahr 2022 46 Personen getötet und über 5.000 verletzt.		Chart 4	Gelötete Verletzie - Sichtbehinderungen (Nebel, Regen, Hagel, Schreegestöter, Blendung) 46 S. 194 - Selenwind 2 349 - Unwelter 4 421	
	→ Unfälle durch Seitenwind hatten zwei Getötete und 349 Verletzte zur Folge.			Green HAVING	
	→ Durch Unwetter kam es zu Verkehrsunfällen mit vier Getöteten und über 400 Verletzten.				

Noch größer war die Zahl der Unfälle, bei denen der witterungsbedingte Fahrbahn-Chart 5 zustand ursächlich war. Fahrbahnglätte durch Regen führte zu Unfällen mit 37 Getöteten und über 5.500 Verletzten. THE RVI A → Durch Schnee- und Eisglätte gab es 28 Getötete und über 4.500 Verletzte. → Bei Unfällen durch Spurrillen in Zusammenhang mit Regen, Schnee oder Eis wurden 77 Menschen verletzt. Zusammen sind das über 100 Getötete und über 16.000 Verletzte, bei denen als Unfallursache das Wetter festgehalten wurde. Diese unmittelbaren Auswirkungen des Wetters auf das Unfallgeschehen nennt man auch "triviale" Witterungseinflüsse, weil sie alltäglich und unmittelbar nachvollziehbar sind. → Zahlenmäßig nicht erfasst werden von der Unfallstatistik die so genannten "biotro-Chart 6 pen" Auswirkungen des Wetters, also inwiefern bestimmte Wetterlagen Aufmerksamkeit, Konzentration oder Reaktionsfähigkeit der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer beeinträchtigen und somit zum Entstehen von Unfällen beitragen. Diese Einflüsse sind jedoch durch zahlreiche Untersuchungen belegt. Biotrope Einflüsse machen sich bei bestimmten Wetterlagen besonders stark Chart 7 bemerkbar: Zum Beispiel bei hoher Wärmebelastung, die auch zu hohen Temperaturen im Fahrzeuginnenraum führt – etwa beim Losfahren oder bei Fahrzeugen ohne Klimaanlage –, bei Tiefdruckwetterlagen, Föhn sowie bei Wetterumschwüngen. Viele Menschen reagieren besonders stark beim Aufgleiten von subtropischer Luft, also wenn sich wärmere Luft über kältere Luftschichten legt. Dies ist häufig mit hoher Luftfeuchtigkeit verbunden. Betrachtet man die jahreszeitliche Verteilung der Verkehrsunfälle, so sind die meisten Verunglückten im Juni und Juli zu verzeichnen. Die Monate mit den niedrigsten Verunglücktenzahlen sind hingegen Januar und Februar. Die Monate mit den anscheinend widrigsten Wetterbedingungen treten also durch weniger Verunglückte hervor. Dieser auf den ersten Blick merkwürdige Umstand wird begreifbar, wenn man berücksichtigt, dass in wärmeren Monaten mehr Menschen auf motorisierten Zweirädern und Fahrrädern unterwegs sind und vermutlich auch mehr und häufiger schnell gefahren wird." 4 Fahren im Nebel **10**' Video 1 Zeigen Sie nun das Video, in dem ein Arbeitsweg bei Nebel dargestellt wird. Bitten Sie die Tn um einen kurzen Kommentar, z.B.: Gespräch "Was glauben Sie, wie geht der Film weiter?"

Es geht hierbei nur um eine spontane Reaktion. Inhaltlich soll zu den dargestellten Aspekten noch nicht diskutiert werden. Erläutern Sie dann den Unfalltrichter "Wenn es im Straßenverkehr zu einer brenzligen Situation kommt, so hat dies zumeist Chart 8 Kurzvortrag eine Vorgeschichte, die man in mehrere Phasen unterteilen kann. Die ersten Weichen werden bereits vor der Fahrt gestellt: Wie fit man ist, wie viel Zeit man sich nimmt, welches Fahrzeug man wählt, wie dessen Zustand und Ausstattung ist und mit welcher Einstellung man an die Fahrt herangeht – all das beeinflusst unser Risiko. → Auch während der Fahrt treffen wir ständig Entscheidungen, die sich positiv oder negativ auf die Sicherheit auswirken: Ob wir uns an Regeln halten oder auch nicht, \bigcirc ob wir mehr oder weniger aufmerksam sind, welche Geschwindigkeit wir wählen Sicher bei und wie viel Abstand wir halten. Durch falsche Entscheidungen engen wir unseren Nebel Handlungsspielraum ein. Je weiter wir in den Trichter hineinkommen, desto enger wird es, bis es schließlich zu einer brenzligen Situation kommt. Vor der Fahrt: → Und dann geht es fast immer um Fahrphysik: Eventuell können wir durch schnelle Beim Kauf auf Nebelscheinwerfer und moderne Reaktion, durch richtiges Bremsen und Lenken die Situation noch einmal retten, Lichtsystème achten - Beleuchtungseinrichtungen und Windschutzscheibe sauber halten vielleicht aber auch nicht. Wischerblätter rechtzeitig wechseln Zeitpolster einplanen Umso wichtiger ist es, im Vorfeld die richtigen Entscheidungen zu treffen: Durch Während der Fahrt: kluges Handeln können wir unseren Handlungsspielraum erweitern und aus dem Rechtzeitig Licht und Nebelscheinwerfer einschalten Trichter aussteigen – damit wir gut und sicher ankommen." Heizung und Gebläse einregulieren: Beschlag Geschwindigkeit an Sichtverhältnisse und Fahr-Fragen Sie die Tn, wie sie sich auf eine Fahrt im Nebel einstellen: bahn anpassen - Nicht an Mittellinie orientieren Abstand zu Vorausfahrenden vergrößern Nicht an Vorausfahrende anhängen! "Was kann man unternehmen, damit eine Fahrt im Nebel möglichst gefahrlos verläuft?" Gespräch Lassen Sie die Tn Aspekte nennen. Notieren Sie Stichpunkte auf dem Flipchart. Flipchart Unterscheiden Sie dabei "Vor der Fahrt" und "Während der Fahrt". Fragen Sie gegebenenfalls nach und bitten Sie die Tn, die von ihnen genannten Begriffe zu erläutern. Wenn die Tn eine ausreichende Anzahl von Handlungsmöglichkeiten genannt haben, Video 2 zeigen Sie Video 2, in dem die Fahrt bei Nebel jetzt gewissermaßen rückwärts, ausgehend von einem Unfall, dargestellt wird. 5 Sich auf Wetterlagen einstellen 20' "Ich möchte nun mit Ihnen besprechen, wie man sich bei Fahrten mit dem Auto (und mit dem Motorrad) auf verschiedene Wetterlagen einstellen kann. Dazu beschäftigen Sie sich in Partnerarbeit mit verschiedenen Fallbeispielen." Arbeitsblätter 1 - 3 Geben Sie die Arbeitsblätter an jeweils zwei Tn aus und bitten Sie die Partner, die Fall-Partnerarbeit beispiele zu bearbeiten. Wenn sich bei der Abfrage am Anfang gezeigt hat, dass Motorradfahrer bzw. Motorradfahrerinnen unter den Tn sind, geben Sie auch Arbeitsblatt 4 aus, ansonsten werden nur die Arbeitsblätter 1 - 3 verwendet. Falls die Gruppe mehr als sechs Arbeitsblatt 4 (evtl.)

bzw. acht Tn umfasst, werden die Arbeitsblätter doppelt bzw. mehrfach vergeben. In diesem Fall bearbeiten dann mehrere Partnerteams das gleiche Arbeitsblatt. Bitten Sie die Tn nach der Arbeitszeit (ca. 5 - 7 Minuten) um ihre Ergebnisse. Zeigen Sie Gespräch dazu das entsprechende Foto auf dem Chart und lesen Sie die Geschichte vor. Falls weitere Partnerteams das gleiche Beispiel bearbeitet haben, bitten Sie diese gegebenenfalls um Ergänzungen. 1) Sonne & Hitze Chart 9 2) Wind & Regen (Auto) Chart 10 3) Schnee & Eis Chart 11 Chart 12 (evtl.) 4) Wind & Regen (Motorrad) Nach den Berichten der Tn zu jedem Fallbeispiel rufen Sie mit einem Klick die Lösungen auf, die auf dem entsprechenden Chart dargestellt sind. Diese sollen jetzt nicht mehr im Einzelnen besprochen werden. Vielmehr dient die Darstellung dazu, die Ergebnisse der Tn - falls nötig - zu ergänzen und auf die von ihnen nicht genannten Punkte einzugehen. Dies kann zum Beispiel Antworten auf die dritte Frage betreffen ("Was tun Sie..."), da hier teilweise technisches Hintergrundwissen erforderlich ist. 6 Abschluss 2' "Abschließend möchte ich Ihnen zeigen, dass auch Menschen, die sich professionell mit dem Wetter beschäftigen, nicht gegen Missgeschicke gefeit sind." Zeigen Sie Video 3, in dem das Thema mit einem Schuss Humor dargestellt wird: Video 3 Der bekannte und beliebte Wettermoderator Sven Plöger fällt beim Verlassen seines Wetterstudios auf die Nase. Bedanken Sie sich bei den Tn für die Mitarbeit. Falls das Handout zur Verfügung steht, geben gegebenenfalls Sie dieses an die Tn aus. Weisen Sie abschließend auf die Quintessenz des Bausteins hin: Handout "Denken Sie daran: Triviale und biotrope Witterungsbedingungen müssen nicht automatisch zu einem Unfall führen. Kein Wettereinfluss muss zu einem Unfall führen, wenn Sie die Gefahren erkennen und sich darauf einstellen. In diesem Sinne: Kommen Sie gut nach Hause!"

B1 Vortrag (15 Minuten)

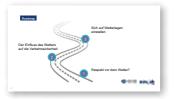
Der Einfluss des Wetters beim Fahren von Transportern und Lkw

Zeigen Sie zu Beginn Ihres Vortrags Chart 1. Teilnehmerinnen und Teilnehmer werden im Folgenden als Tn abgekürzt.



"Anrede.

ich möchte heute mit Ihnen über ein Thema sprechen, das zu den häufigsten Gesprächsthemen unter Kollegen und Kolleginnen gehören dürfte: das Wetter.



Ich werde erörtern, warum das Wetter Ursache von Verkehrsunfällen werden kann und welche Möglichkeiten es gibt, dem entgegenzuwirken."

Bitten Sie die Tn zunächst um ein kurzes Handzeichen, ob einige unter ihnen auch "große" Lkw über 3,5 t bzw. 7,5 t zGM fahren. Ist dies der Fall, sollten Sie im weiteren Verlauf auch das Lkw-Beispiel besprechen. Ansonsten wird das entsprechende Chart weggelassen.



"Vor welchem Wetter haben Sie beim Fahren mit Transportern oder Lkw besonderen Respekt?"

Lassen Sie mehrere Tn zu Wort kommen. Fragen Sie gegebenenfalls nach, wodurch die jeweilige Nennung begründet ist:

"Warum ist das so?

Was haben Sie erlebt?"

Es genügt, wenn sich einige Tn kurz zu der Frage äußern.

"Die tatsächliche Anzahl der wetterbedingten Verkehrsunfälle und deren Folgen lassen sich nur schwer abschätzen, da das Unfallgeschehen durch zahlreiche, sich überlagernde Faktoren beeinflusst wird. Zu einer rutschigen Fahrbahn beispielsweise kommt vielleicht noch eine unangepasste Geschwindigkeit oder eine Vorfahrtmissachtung mit Sichtbehinderung. Einige Anhaltspunkte liefert jedoch die Verkehrsunfallstatistik des Statistischen Bundesamtes."

Mit einem Klick → rufen Sie jeweils die nächste Zeile auf den Charts auf.



"Bei Unfällen, die durch witterungsbedingte Sichtbehinderungen entstanden, wurden im Jahr 2022 46 Personen getötet und über 5.000 verletzt.

- → Unfälle durch Seitenwind hatten zwei Getötete und 349 Verletzte zur Folge.
- → Durch Unwetter kam es zu Verkehrsunfällen mit vier Getöteten und über 400 Verletzten.



Noch größer war die Zahl der Unfälle, bei denen der witterungsbedingte Fahrbahnzustand ursächlich war. Fahrbahnglätte durch Regen führte zu Unfällen mit 37 Getöteten und über 5.600 Verletzten.

- → Durch Schnee- und Eisglätte gab es 28 Getötete und über 4.800 Verletzte.
- → Bei Unfällen durch Spurrillen in Zusammenhang mit Regen, Schnee oder Eis wurden 77 Menschen verletzt. Zusammen sind das über 100 Getötete und über 16.000 Verletzte, bei denen als Unfallursache das Wetter festgehalten wurde.



Diese unmittelbaren Auswirkungen des Wetters auf das Unfallgeschehen nennt man auch "triviale" Witterungseinflüsse, weil sie alltäglich und unmittelbar nachvollziehbar sind.

→ Zahlenmäßig nicht erfasst werden von der Unfallstatistik die so genannten "biotropen" Auswirkungen des Wetters, also inwiefern bestimmte Wetterlagen Aufmerksamkeit, Konzentration oder Reaktionsfähigkeit der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer beeinträchtigen und somit zum Entstehen von Unfällen beitragen. Diese Einflüsse sind jedoch durch zahlreiche Untersuchungen belegt.



Biotrope Einflüsse machen sich bei bestimmten Wetterlagen besonders stark bemerkbar: zum Beispiel bei hoher Wärmebelastung, die auch zu hohen Temperaturen im Fahrzeuginnenraum führt – etwa zu Beginn einer Fahrt oder in Fahrzeugen ohne Klimaanlage –, bei Tiefdruckwetterlagen, Föhn sowie bei Wetterumschwüngen. Viele Menschen reagieren besonders stark beim Aufgleiten von subtropischer Luft, also wenn sich wärmere Luft über kältere Luftschichten legt. Dies ist häufig mit hoher Luftfeuchtigkeit verbunden.

Betrachtet man die jahreszeitliche Verteilung der Verkehrsunfälle, so sind die meisten Verunglückten im Juni und Juli zu verzeichnen. Die Monate mit den niedrigsten Verunglücktenzahlen sind hingegen Januar und Februar. Die Monate mit den widrigsten Wetterbedingungen treten also durch weniger Verunglückte hervor. Dieser auf den ersten Blick merkwürdige Umstand wird begreifbar, wenn man berücksichtigt, dass in wärmeren Monaten mehr Menschen auf motorisierten Zweirädern und Fahrrädern unterwegs sind und vermutlich auch mehr und häufiger schnell gefahren wird.

Ich möchte Ihnen nun ein kurzes Video zeigen, in dem dargestellt wird, welche Auswirkungen Nebel auf einer Fahrt zur Arbeit haben kann."

Zeigen Sie das Video 2, in dem die Fahrt bei Nebel rückwärts, ausgehend von einem Unfall, dargestellt wird.





"Wenn es im Straßenverkehr zu einer brenzligen Situation kommt, so hat dies zumeist eine Vorgeschichte, die man in mehrere Phasen unterteilen kann. Die ersten Weichen werden bereits vor der Fahrt gestellt: Wie fit man ist, wie viel Zeit man sich nimmt, welches Fahrzeug man wählt, wie dessen Zustand und Ausstattung ist und mit welcher Einstellung man an die Fahrt herangeht – all das beeinflusst unser Risiko.

- → Auch während der Fahrt treffen wir ständig Entscheidungen, die sich positiv oder negativ auf die Sicherheit auswirken: Ob wir uns an Regeln halten oder auch nicht, ob wir mehr oder weniger aufmerksam sind, welche Geschwindigkeit wir wählen und wie viel Abstand wir halten. Durch falsche Entscheidungen engen wir unseren Handlungsspielraum ein. Je weiter wir in den Trichter hineinkommen, desto enger wird es, bis es schließlich zu einer brenzligen Situation kommt.
- → Und dann geht es fast immer um Fahrphysik: Eventuell können wir durch schnelle Reaktion, durch richtiges Bremsen und Lenken die Situation noch einmal retten, vielleicht aber auch nicht.

Umso wichtiger ist es, im Vorfeld die richtigen Entscheidungen zu treffen: Durch kluges Handeln kann man seinen Handlungsspielraum erweitern und aus dem Trichter aussteigen – um gut und sicher anzukommen.

Was hätte der Fahrer in unserem Beispiel bei der Nebelfahrt anders machen können?"

Lassen Sie die Tn einige Maßnahmen nennen, die der Fahrer hätte ergreifen können (Wetterbericht wahrnehmen, früher losfahren, Geschwindigkeit den Sichtverhältnissen anpassen usw.). Weisen Sie gegebenenfalls auf die Unterscheidungen "vor der Fahrt" und "während der Fahrt" hin.

"Nun gibt es ja außer Nebel noch weitere Wetterlagen, die im Straßenverkehr gefährlich werden können. Auch diesen Wettereinflüssen sind wir nicht wehrlos ausgesetzt. Wenn Sie sich mit den geeigneten Maßnahmen darauf einstellen, können Sie auch bei solchen Wetterlagen sicher unterwegs sein."

Zeigen Sie das jeweilige Chart zu den einzelnen Beispielen. Jeweils mit einem Klick → rufen Sie dann die dazu gehörigen Verhaltenstipps (Vor der Fahrt / Während der Fahrt) auf.



"Bei **großer Hitze** greifen die vorhin bereits erwähnten biotropen Witterungseinflüsse: Die Konzentration kann sinken, die Reaktionszeiten können sich verlängern, man kann ungeduldig und eventuell sogar aggressiv werden. Falls möglich, sollten Sie für moderate Temperaturen in Ihrem Schlafzimmer sorgen. Eine gut funktionierende Klimaanlage im Fahrzeug ist auf jeden Fall hilfreich. Stellen Sie Ihr Fahrzeug bei Zwischenstopps möglichst im Schatten ab, gegebenenfalls decken Sie Armaturenbrett und Lenkrad mit einem hellen Tuch ab. Benetzen Sie die Handgelenke und Unterarme mit kaltem Wasser, das bringt den Kreislauf in Schwung. Eine Kappe hilft gegen starke Sonneneinstrahlung, wenn Sie zum Laden oder zum Ausliefern von Waren aus dem Fahrzeug müssen.

→ Öffnen Sie nach dem Einsteigen die Fenster. Stellen Sie die Klimaanlage ein und warten Sie, bis die aufgeheizte Luft aus dem Fahrzeug entwichen ist. Lassen Sie besondere Aufmerksamkeit walten, denken Sie daran, dass auch andere unter der Hitze leiden und es leicht zu Fehlern kommen kann.



Wenn Sie bei **Wind und Regen** unterwegs sind, hängt viel von Ihren Reifen ab. Bei Regen zählt jeder Millimeter Profil, drei Millimeter sollten es mindestens sein. Setzen Sie sich nicht unter Zeitdruck.

→ Passen Sie Ihre Geschwindigkeit an die Sichtverhältnisse und an die Fahrbahn an. Konkret heißt das: langsamer als sonst fahren. Stellen Sie sich auf möglichen Seitenwind ein: besonders auf Brücken, in Waldschneisen und bei der Ausfahrt aus einem Tunnel können heftige Windböen auftreten. Halten Sie das Lenkrad mit beiden Händen, damit Sie notfalls gegenlenken können. Auch hier macht sich die Fahrgeschwindigkeit bemerkbar: Je höher das Fahrzeug ist und je schneller Sie unterwegs sind, umso stärker wird das Auto durch Seitenwind versetzt.

→ Aquaplaning kann bei Transportern schon bei 80 km/h auftreten. Wenn das Fahrzeug aufschwimmt, müssen Sie schnell reagieren. Kuppeln Sie aus, bei Fahrzeugen mit Automatik nehmen Sie Gas weg. Halten Sie das Lenkrad in Fahrtrichtung und warten Sie, bis der Fahrbahnkontakt wieder hergestellt ist.



Bei **Schnee und Eis** ist die Haftung der Fahrbahn stark reduziert. Bremswege können sich um ein Mehrfaches verlängern.

- → Winterreifen sind bei entsprechenden Fahrbahnbedingungen Pflicht bei Fahrzeugen bis 3,5 t zGM an allen Achsen, bei Fahrzeugen über 3,5 t zGM an der Antriebsachse. Hören Sie abends den Wetterbericht, damit Sie gegebenenfalls mehr Zeit einplanen können.
- → Passen Sie Ihre Fahrgeschwindigkeit an. Bremsen und lenken Sie sanft, so wie es die Straßenverhältnisse zulassen. Wenn der Schneepflug nur eine Spur geräumt hat, ist es sinnvoll, auf dieser zu bleiben. Werden Sie nicht ungeduldig, es geht dann auch nicht schneller. Falls Sie eine Verspätung absehen können: Rufen Sie an, damit man im Betrieb Bescheid weiß.
- → Sollte die Warnlampe für die Traktionskontrolle angehen: Auskuppeln, bei Fahrzeugen mit Automatik Gas wegnehmen. Lenken Sie bewusst in die gewünschte Fahrtrichtung, gegebenenfalls bremsen Sie ab.



Mit einem großen Lkw bei winterlichem Wetter unterwegs zu sein, erfordert viel Umsicht und Erfahrung.

→ Winterreifen sollten rechtzeitig aufgezogen werden. Planen Sie ein entsprechendes Zeitpolster ein, wenn schlechtes Wetter angekündigt wird. Bevor Sie losfahren, müssen Sie kontrollieren, ob sich auf dem Dach Schnee- und Eisplatten gebildet haben, die während der Fahrt herunterfallen und schwere Unfälle verursachen können. Eine gleichmäßige Verteilung der Ladung ist Voraussetzung für gute Traktion auf glatten Straßen.

→ Auch für "große" Lkw gilt, dass Sie auf schneebedeckter Straße möglichst sanft beschleunigen und bremsen sollten. Wenn Sie Schneeketten aufziehen müssen, dürfen Sie die Eigensicherung nicht außer acht lassen. Falls es ganz dick kommt, müssen Sie notfalls das Fahrzeug an geeigneter Stelle abstellen und auf eine Besserung der Straßenverhältnisse warten.

Abschließend möchte ich Ihnen zeigen, dass auch Menschen, die sich professionell mit dem Wetter beschäftigen, nicht gegen Missgeschicke gefeit sind."

Zeigen Sie Video 3, in dem das Thema mit einem Schuss Humor dargestellt wird: Der bekannte und beliebte Wettermoderator Sven Plöger fällt beim Verlassen seines Wetterstudios auf die Nase.



Bedanken Sie sich bei den Tn für die Mitarbeit. Falls das Handout zur Verfügung steht, geben Sie dieses an die Tn aus.



Weisen Sie abschließend auf die Quintessenz des Bausteins hin:

"Bitte denken Sie daran: Kein Wettereinfluss muss zu einem Unfall führen, wenn Sie die Gefahren erkennen und sich darauf einstellen. In diesem Sinne: Kommen Sie gut nach Hause!"

B2 Seminar (45 Minuten)

Der Einfluss des Wetters beim Fahren von Transportern und Lkw

	Elilluss des Wetters beilli Falliell voll Tralisporterii diid Ekw				
Nr.	Arbeitsschritt	Methode	Medien		Zeit
1	Einführung				3'
	Erläutern Sie den Anlass sowie die Themen des Seminars.	Kurzreferat	Charts 1, 2	Wind & Wetter Wind Set Wetter Mit Transporter und Like sicher unterwegs	
	Fragen Sie per Handzeichen ab, wer von den Tn auch "große" Lkw über 3,5 bzw. 7, 5 t zGM fährt. Diese Information können Sie bei der Zuordnung der Arbeitsblätter im Arbeitsschritt 5 berücksichtigen.			Mile transporter und Ltw sicher directiveg to the second of the second o	
2	Persönliche Einschätzung des Wetters			PERSON COS DE METROS	5'
	Zeigen Sie das Chart und fragen Sie die Tn nach ihrer Einschätzung:	Gespräch	Chart 3		
	"Vor welchem Wetter haben Sie beim Fahren mit dem Transporter oder Lkw besonderen Respekt?"			Service Management of the Control of	
	Lassen Sie mehrere Tn zu Wort kommen und fragen Sie jeweils, wodurch die jeweilige Nennung begründet ist, indem Sie z.B. fragen:				
	"Warum ist das so?" "Was haben Sie erlebt?"				
	Vermutlich werden die Tn eher widrige Witterungsverhältnisse wie Schnee oder Eis nennen und biotrope Wetterauswirkungen hier eher nicht thematisieren. Das ist jedoch kein Problem, da dies im nächsten Schritt zum Thema gemacht wird.				
3	Der Einfluss des Wetters auf die Verkehrssicherheit				5'
	Geben Sie einen kurzen Überblick über die Erkenntnisse der Unfallstatistik. Mit einem Klick → rufen Sie jeweils die nächste Zeile auf dem Chart auf.	Kurzvortrag			
	"Die tatsächliche Anzahl der wetterbedingten Verkehrsunfälle und deren Folgen lassen sich nur schwer abschätzen, da das Unfallgeschehen durch zahlreiche, sich	Kurzvortrag			
	überlagernde Faktoren beeinflusst wird. Einige Anhaltspunkte liefert jedoch die Verkehrsunfallstatistik des Statistischen Bundesamtes.			MALIFIANT SETTE	
	Bei Unfällen, die durch witterungsbedingte Sichtbehinderungen entstanden, wurden im Jahr 2022 46 Personen getötet und über 5.000 verletzt.		Chart 4	Gelötete Verletzte - Sichtbehinderungen (Nebet, Regen, Haget, Schneegestöber, Blendung) 46 5.194 - Seltenwind 2 349 - Unwelter 4 421	
	→ Unfälle durch Seitenwind hatten zwei Getötete und 349 Verletzte zur Folge.			CONTROL MANAGEMENT AND A STATE OF THE STATE	
	→ Durch Unwetter kam es zu Verkehrsunfällen mit vier Getöteten und über 400 Verletzten.				

och größer war die Zahl der Unfälle, bei denen der witterungsbedingte Fahrbahn-Chart 5 zustand ursächlich war. Fahrbahnglätte durch Regen führte zu Unfällen mit 37 Getöteten und über 5.500 Verletzten. COLUMN TWO IS → Durch Schnee- und Eisglätte gab es 28 Getötete und über 4.500 Verletzte. → Bei Unfällen durch Spurrillen in Zusammenhang mit Regen, Schnee oder Eis wurden 77 Menschen verletzt. Zusammen sind das über 100 Getötete und über 16.000 Verletzte, bei denen als Unfallursache das Wetter festgehalten wurde. Diese unmittelbaren Auswirkungen des Wetters auf das Unfallgeschehen nennt man Chart 6 auch "triviale" Witterungseinflüsse, weil sie alltäglich und unmittelbar nachvollziehbar sind. → Zahlenmäßig nicht erfasst werden von der Unfallstatistik die so genannten Chart 7 "biotropen" Auswirkungen des Wetters, also inwiefern bestimmte Wetterlagen Aufmerksamkeit, Konzentration oder Reaktionsfähigkeit der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer beeinträchtigen und somit zum Entstehen von Unfällen beitragen. Diese Einflüsse sind jedoch durch zahlreiche Untersuchungen Biotrope Einflüsse machen sich bei bestimmten Wetterlagen besonders stark bemerkbar: Zum Beispiel bei hoher Wärmebelastung, die auch zu hohen Temperaturen im Fahrzeuginnenraum führt, bei Tiefdruckwetterlagen, Föhn sowie bei Wetterumschwüngen. Viele Menschen reagieren besonders stark beim Aufgleiten von subtropischer Luft, also wenn sich wärmere Luft über kältere Luftschichten legt. Dies ist häufig mit hoher Luftfeuchtigkeit verbunden. Betrachtet man die jahreszeitliche Verteilung der Verkehrsunfälle, so sind die meisten Verunglückten im Juni und Juli zu verzeichnen. Die Monate mit den niedrigsten Verunglücktenzahlen sind hingegen Januar und Februar. Die Monate mit den widrigsten Wetterbedingungen treten also durch weniger Verunglückte hervor. Dieser auf den ersten Blick merkwürdige Umstand wird begreifbar, wenn man berücksichtigt, dass in wärmeren Monaten mehr Menschen auf motorisierten Zweirädern und Fahrrädern unterwegs sind und vermutlich auch mehr und häufiger schnell gefahren wird." Fahren im Nebel **10**' Zeigen Sie nun das Video, in dem ein Arbeitsweg bei Nebel dargestellt wird. Video 1 Bitten Sie die Tn um einen kurzen Kommentar, z.B.: Gespräch "Was glauben Sie, wie geht der Film weiter?" Es geht hierbei nur um eine spontane Reaktion. Inhaltlich soll zu den dargestellten Aspekten noch nicht diskutiert werden.

Erläutern Sie dann den Unfalltrichter:			
"Wenn es im Straßenverkehr zu einer brenzligen Situation kommt, so hat dies zumeist eine Vorgeschichte, die man in mehrere Phasen unterteilen kann. Die ersten Weichen werden bereits vor der Fahrt gestellt: Wie fit man ist, wie viel Zeit man sich nimmt, welches Fahrzeug man wählt, wie dessen Zustand und Ausstattung ist und mit welcher Einstellung man an die Fahrt herangeht – all das beeinflusst unser Risiko.	Kurzvortrag	Chart 8	WESCHICKE END ACT SEE SEE SETTED TO SAFE STATES When the Flant We are flant The are States and
 → Auch während der Fahrt treffen wir ständig Entscheidungen, die sich positiv oder negativ auf die Sicherheit auswirken: Ob wir uns an Regeln halten oder auch nicht, ob wir mehr oder weniger aufmerksam sind, welche Geschwindigkeit wir wählen und wie viel Abstand wir halten. Durch falsche Entscheidungen engen wir unseren Handlungsspielraum ein. Je weiter wir in den Trichter hineinkommen, desto enger wird es, bis es schließlich zu einer brenzligen Situation kommt. → Und dann geht es fast immer um Fahrphysik: Eventuell können wir durch schnelle Reaktion, durch richtiges Bremsen und Lenken die Situation noch einmal retten, vielleicht aber auch nicht. Umso wichtiger ist es, im Vorfeld die richtigen Entscheidungen zu treffen: Durch kluges Handeln können wir unseren Handlungsspielraum erweitern und aus dem Trichter aussteigen – damit wir gut und sicher ankommen." 	Gespräch		Sicher bei Nebel Vor der Fahrt: - Beim Kauf auf Nebelscheinwerfer und moderne Lichtsysteme achten - Beleuchtungseinrichtungen und Windschutzscheibe sauber halten - Wischerblätter rechtzeitig wechseln - Zeitpolster einplanen Während der Fahrt: - Rechtzeitig Licht und Nebelscheinwerfer einschalten - Heizung und Gebläse einregulieren: Beschlag verhindern
Fragen Sie die Tn, wie sie sich auf eine Fahrt im Nebel einstellen: "Was kann man unternehmen, damit eine Fahrt im Nebel möglichst gefahrlos verläuft?"		Flipchart	- Geschwindigkeit an Sichtverhältnisse und Fahr- bahn anpassen - Nicht an Mittellinie orientieren - Abstand zu Vorausfahrenden vergrößern - Nicht an Vorausfahrende anhängen!
Lassen Sie die Tn Aspekte nennen. Notieren Sie Stichpunkte auf dem Flipchart. Unterscheiden Sie dabei "Vor der Fahrt" und "Während der Fahrt". Fragen Sie gegebenenfalls nach und bitten Sie die Tn, die von ihnen genannten Begriffe zu erläutern.			
Wenn die Tn eine ausreichende Anzahl von Handlungsmöglichkeiten genannt haben, zeigen Sie Video 2, in dem die Fahrt bei Nebel jetzt gewissermaßen rückwärts, ausgehend von einem Unfall, dargestellt wird.		Video 2	
Sich auf Wetterlagen einstellen		-	
"Ich möchte nun mit Ihnen besprechen, wie man sich bei Fahrten mit dem Trans- porter (mit Transporter oder Lkw) auf verschiedene Wetterlagen einstellen kann. Dazu beschäftigen Sie sich in Partnerarbeit mit verschiedenen Fallbeispielen."			

Geben Sie die Arbeitsblätter aus und bitten Sie die Tn, die Fallbeispiele in Partnerarbeit Partnerarbeit Arbeitsblätter 1-3 zu bearbeiten. Wenn sich bei der Abfrage am Anfang gezeigt hat, dass Fahrer von "großen" Lkw unter den Tn sind, geben Sie auch Arbeitsblatt 4 aus, ansonsten werden nur die Arbeitsblatt 4 (evtl.) Arbeitsblätter 1 - 3 verwendet. Falls die Gruppe mehr als sechs bzw. acht Tn umfasst, werden die Arbeitsblätter doppelt bzw. mehrfach vergeben. In diesem Fall bearbeiten dann mehrere Partnerteams das gleiche Arbeitsblatt. Bitten Sie die Tn nach entsprechender Arbeitszeit (ca. 5 - 7 Minuten) um ihre Ergebnisse. Gespräch Zeigen Sie dazu das entsprechende Foto auf dem Chart und lesen Sie die Geschichte vor. Falls weitere Partnerteams das gleiche Beispiel bearbeitet haben, bitten Sie diese gegebenenfalls um Ergänzungen. 1) Sonne & Hitze (Transporter) Chart 9 2) Wind & Regen (Transporter) Chart 10 3) Schnee & Eis (Transporter) Chart 11 4) Schnee & Eis (Lkw) Chart 12 (evtl.) Nach den Berichten der Tn zu jedem Fallbeispiel rufen Sie mit einem Klick die Lösungen auf, die auf dem entsprechenden Chart dargestellt sind. Diese sollen jetzt nicht mehr im Einzelnen besprochen werden. Vielmehr dient die Darstellung dazu, die Ergebnisse der Tn – falls nötig – zu ergänzen und auf die von ihnen nicht genannten Punkte einzugehen. Dies kann zum Beispiel Antworten auf die dritte Frage betreffen ("Was tun Sie..."), da hier teilweise technisches Hintergrundwissen erforderlich ist. 6 Abschluss 2' "Abschließend möchte ich Ihnen zeigen, dass auch Menschen, die sich professionell mit dem Wetter beschäftigen, nicht gegen Missgeschicke gefeit sind." Zeigen Sie Video 3, in dem das Thema mit einem Schuss Humor dargestellt wird: Video 3 Der bekannte und beliebte Wettermoderator Sven Plöger fällt beim Verlassen seines Wetterstudios auf die Nase. Bedanken Sie sich bei den Tn für die Mitarbeit. Falls das Handout zur Verfügung steht, gegebenenfalls geben Sie dieses an die Tn aus. Weisen Sie abschließend auf die Quintessenz des Handout Bausteins hin: "Denken Sie daran: Triviale und biotrope Witterungsbedingungen müssen nicht automatisch zu einem Unfall führen. Kein Wettereinfluss muss zu einem Unfall führen, wenn Sie die Gefahren erkennen und sich darauf einstellen. In diesem Sinne: Kommen Sie gut nach Hause!"

C Vortrag (15 Minuten)

Der Einfluss des Wetters beim Radfahren und Zu-Fuß-Gehen

Zeigen Sie zu Beginn Ihres Vortrags Chart 1. Teilnehmerinnen und Teilnehmer werden im Folgenden als Tn abgekürzt.



"Anrede.

ich möchte heute mit Ihnen über ein Thema sprechen, das zu den häufigsten Gesprächsthemen unter Kollegen und Kolleginnen gehören dürfte: das Wetter.



Ich werde erörtern, warum das Wetter Ursache von Verkehrsunfällen werden kann und welche Möglichkeiten es gibt, dem entgegenzuwirken."

Bitten Sie die Tn zunächst um ein kurzes Handzeichen, wer von ihnen häufig zu Fuß und wer häufig mit dem Rad unterwegs ist. Fragen Sie auch nach der Fahrradnutzung auf Schul- und Arbeitswegen sowie im innerbetrieblichen Verkehr. Das Ergebnis können Sie dann im weiteren Verlauf bei der Auswahl der Fallbeispiele berücksichtigen.



"Welches Wetter ist für Sie beim Radfahren und Zu-Fuß-Gehen besonders unangenehm?"

Lassen Sie mehrere Tn zu Wort kommen. Fragen Sie gegebenenfalls nach, wodurch die jeweilige Nennung begründet ist:

"Warum ist das so?

Was haben Sie erlebt?"

Es genügt, wenn sich einige Tn kurz zu der Frage äußern.

"Die tatsächliche Anzahl der wetterbedingten Verkehrsunfälle und deren Folgen lassen sich nur schwer abschätzen, da das Unfallgeschehen durch zahlreiche, sich überlagernde Faktoren beeinflusst wird. Zu einer rutschigen Fahrbahn oder Pfützen auf dem Gehweg kommen vielleicht noch Sichtbehinderungen und Ungeduld, weil einem der Regen bereits in den Kragen tropft. Einige Anhaltspunkte zum Unfallgeschehen liefert die Verkehrsunfallstatistik des Statistischen Bundesamtes. Dabei werden jedoch die witterungsbedingten Unfälle von zu Fuß gehenden und Rad fahrenden Personen nicht gesondert ausgewiesen. Die folgenden Zahlen beziehen sich demnach auf alle Arten der Verkehrsteilnahme."

Mit einem Klick → rufen Sie jeweils die nächste Zeile auf dem Chart auf.



"Bei Unfällen, die durch witterungsbedingte Sichtbehinderungen entstanden, wurden im Jahr 2022 46 Personen getötet und über 5.000 verletzt.

- → Unfälle durch Seitenwind hatten zwei Getötete und 349 Verletzte zur Folge.
- → Durch Unwetter kam es zu Verkehrsunfällen mit vier Getöteten und über 400 Verletzten.



Noch größer war die Zahl der Unfälle, bei denen der witterungsbedingte Fahrbahnzustand ursächlich war. Fahrbahnglätte durch Regen führte zu Unfällen mit 37 Getöteten und über 5.600 Verletzten.

- → Durch Schnee- und Eisglätte gab es 28 Getötete und über 4.800 Verletzte.
- → Bei Unfällen durch Spurrillen in Zusammenhang mit Regen, Schnee oder Eis wurden 77 Menschen verletzt. Zusammen sind das über 100 Getötete und über 16.000 Verletzte, bei denen als Unfallursache das Wetter festgehalten wurde.



Diese unmittelbaren Auswirkungen des Wetters auf das Unfallgeschehen nennt man auch "triviale" Witterungseinflüsse, weil sie alltäglich und unmittelbar nachvollziehbar sind.

→ Zahlenmäßig nicht erfasst werden von der Unfallstatistik die so genannten "biotropen" Auswirkungen des Wetters, also inwiefern bestimmte Wetterlagen Aufmerksamkeit, Konzentration oder Reaktionsfähigkeit der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer beeinträchtigen und somit zum Entstehen von Unfällen beitragen. Diese Einflüsse sind jedoch durch zahlreiche Untersuchungen belegt.



Biotrope Einflüsse machen sich bei bestimmten Wetterlagen besonders stark bemerkbar: Zum Beispiel bei hoher Wärmebelastung, die auch zu hohen Temperaturen im Innenraum vom Fahrzeugen führt - etwa zu Beginn einer Fahrt oder in Fahrzeugen ohne Klimaanlage -, bei Tiefdruckwetterlagen, Föhn sowie bei Wetterumschwüngen. Viele Menschen reagieren besonders stark beim Aufgleiten von subtropischer Luft, also wenn sich wärmere Luft über kältere Luftschichten legt. Dies ist häufig mit hoher Luftfeuchtigkeit verbunden.

Betrachtet man die jahreszeitliche Verteilung der Verkehrsunfälle, so sind die meisten Verunglückten im Juni und Juli zu verzeichnen. Die Monate mit den niedrigsten Verunglücktenzahlen sind hingegen Januar und Februar. Die Monate mit den widrigsten Wetterbedingungen treten also durch weniger Verunglückte hervor. Dieser auf den ersten Blick merkwürdige Umstand wird begreifbar, wenn man berücksichtigt, dass in wärmeren Monaten mehr Menschen auf motorisierten Zweirädern und Fahrrädern unterwegs sind und vermutlich auch mehr und häufiger schnell gefahren wird. Anders sieht es jedoch aus,

wenn man die Fußgänger betrachtet: Für die nimmt die Gefahr, zu verunglücken, in den dunklen Monaten November, Dezember und Januar erheblich zu.



Wenn es im Straßenverkehr zu einer brenzligen Situation kommt, so hat dies zumeist eine Vorgeschichte, die man in mehrere Phasen unterteilen kann. Die ersten Weichen werden bereits vor der Fahrt oder vor dem Losgehen gestellt: Wie fit man ist, wie viel Zeit man sich nimmt, ob und welches Fahrzeug man wählt, wie dessen Zustand und Ausstattung ist und mit welcher Einstellung man sich auf den Weg macht - all das beeinflusst unser Risiko.

- → Auch während der Fahrt bzw. nach dem Losgehen treffen wir ständig Entscheidungen, die sich positiv oder negativ auf die Sicherheit auswirken: ob wir uns an Regeln halten oder auch nicht, ob wir mehr oder weniger aufmerksam sind, welche Geschwindigkeit wir auf dem Rad wählen und an welcher Stelle wir die Fahrbahn überqueren. Durch falsche Entscheidungen engen wir unseren Handlungsspielraum ein. Je weiter wir in den Trichter hineinkommen, desto enger wird es, bis es schließlich zu einer brenzligen Situation kommt.
- → Und dann geht es fast immer um Fahrphysik: Eventuell können wir durch schnelle Reaktion, durch richtiges Bremsen und Lenken die Situation noch einmal retten, vielleicht aber auch nicht. Beim Zu-Fuß-Gehen ist es häufig der blitzschnelle Schritt zurück, der Schlimmeres verhindert.

Umso wichtiger ist es, im Vorfeld die richtigen Entscheidungen zu treffen: Durch kluges Handeln können wir unseren Handlungsspielraum erweitern und aus dem Trichter aussteigen – damit wir gut und sicher ankommen.

Wie das bei verschiedenen Wetterlagen aussehen kann, möchte ich Ihnen anhand einiger Beispiele zeigen."

Zeigen Sie das jeweilige Chart zu den einzelnen Beispielen. Jeweils mit einem Klick → rufen Sie dann die dazu gehörigen Verhaltenstipps (Vor der Fahrt bzw. dem Losgehen / Unterwegs) auf.



"Bei **großer Hitze** greifen die vorhin bereits erwähnten biotropen Witterungseinflüsse: Die Konzentration kann sinken, die Reaktionszeiten können sich verlängern, man kann ungeduldig werden und eventuell sogar aggressiv.

- → Wenn Sie eine Radtour planen: legen Sie sie nicht gerade in die Mittagszeit. In den Morgen- oder Abendstunden sind die Temperaturen weniger belastend. Sorgen Sie wenn möglich nachts für erträgliche Temperaturen im Schlafzimmer. Bevorzugen Sie möglichst schattige Strecken, beispielsweise durch Waldgebiete oder Alleen. Mit geeigneter (Funktions-)Kleidung können Sie für guten Schweißtransport und optimalen Wärmeausgleich sorgen. Eine Sonnenbrille schont die Augen und mildert die Sonnenreflexe.
- → Verzichten Sie bitte nicht auf den Helm! Er kann bei einem Sturz oder Unfall Ihr Leben retten. Wenn die Hitze sehr groß ist, können Sie mit einem darunter getragenen Stirnband oder Baumwolltuch, dass Sie mit Wasser benetzen, den Kopf kühlen. Trinken Sie bei längeren Touren ausreichend. Fahren Sie wegen der Belastung durch die Hitze besonders konzentriert. Kalkulieren Sie ein, dass es anderen auch so geht und sie deshalb möglicherweise unkonzentriert sind und Fehler machen. Wenn Kraftfahrerinnen oder Kraftfahrer durch die Sonne geblendet werden, besteht immer die Gefahr, dass sie Einspurfahrzeuge übersehen. Das gilt besonders für Kreuzungen und Einmündungen.



Wind und Regen sind für Rad fahrende Personen ausgesprochen unangenehm.

→ Wer bei solchen Wetterlagen mit dem Rad unterwegs sein muss, sollte daher am Vorabend unbedingt den Wetterbericht hören: Welche Regenmenge wird erwartet, mit welchen Windstärken ist zu rechnen? Und bei ganz schlechtem Wetter sollte man erwägen, eventuell auf Bus und Bahn umzusteigen oder – falls möglich – bei einem Kollegen oder einer Kollegin im Auto mitzufahren.

→ Auch mit dem Rad muss man seine Fahrgeschwindigkeit den Fahrbahnverhältnissen und den Sichtbedingungen anpassen. Bremswege verlängern sich, und auch der Schräglage sind bei nasser Fahrbahn engere Grenzen gesetzt. Stetiger Seitenwind und insbesondere starke Windböen können Rad Fahrende leicht vom Kurs abbringen. Hier heißt es aufpassen und gegebenenfalls schnell gegenlenken. Gerade wenn Sie sich verstärkt auf die Fahrbahnoberfläche konzentrieren und vielleicht zwischen Pfützen "Slalom" fahren müssen, dürfen Sie den übrigen Verkehr nicht außer acht lassen. Denken Sie daran, dass auch diejenigen, die zu Fuß gehen oder im Kraftfahrzeug unterwegs sind, mit den schlechten Sichtbedingungen zu kämpfen haben. Die Gefahr, übersehen zu werden, steigt bei dieser Witterung an. Daher ist verstärkte Vorsicht nötig.



Bei Nebel und Dunkelheit ist man auf dem Rad besonders gefährdet.

- → Kontrollieren Sie regelmäßig den Zustand Ihres Fahrzeugs, insbesondere ob die vorgeschriebenen Reflektoren vorhanden und die Beleuchtung intakt ist. Beheben Sie Mängel möglichst sofort, schieben Sie notwendige Reparaturen nicht auf die lange Bank. Moderne, leistungsfähige Scheinwerfer sind erheblich heller und zuverlässiger als ältere Modelle. Wenn die Leuchten mit einer Standlichtfunktion ausgerüstet sind, sieht man diese auch, wenn Sie an einer Ampel oder einer Kreuzung warten. Je nach Alter Ihres Rades ist eventuell eine Umrüstung sinnvoll.
- → Meiden Sie nach Möglichkeit schlecht beleuchtete Strecken. Auf gemeinsamen Gehund Radwegen müssen Sie damit rechnen, dass zu Fuß gehende Personen dunkel gekleidet und daher relativ schlecht wahrnehmbar sind. Insbesondere älteren Personen fällt es schwer, die Fahrgeräusche von Rädern wahrzunehmen. Machen Sie falls nötig rechtzeitig mit der Klingel auf sich aufmerksam - nicht erst dann, wenn Sie unmittelbar hinter der Person sind. Aber zeigen Sie bitte auch die erforderliche Rücksicht. Denken Sie daran, dass Personen in Kraftfahrzeugen ebenfalls schlechte Sicht haben und Sie möglicherweise zu spät oder gar nicht sehen.



In den dunklen Monaten November, Dezember und Januar verunglücken im Schnitt etwa ein Drittel mehr Personen **zu Fuß** als in den übrigen Monaten des Jahres.

- → Machen Sie sich deshalb bei Dämmerung und Dunkelheit unbedingt sichtbar. Helle Kleidung, möglichst mit Reflexmaterial, verbessert die Erkennbarkeit und bietet daher mehr Schutz. Wählen Sie geeignete Regenkleidung: Insbesondere die Kapuze von Regenjacken oder Regenmänteln sollte so gearbeitet sein, dass sie die Sicht nicht beeinträchtigt. Wasserfeste, trittsichere Schuhe mit rutschfesten Sohlen sind bei Nässe wichtig. Sie bieten guten Wetterschutz und tragen dazu bei, Sturzunfälle zu verhindern.
- → Auch wenn der Regen nervt und Sie bei starkem Wind vielleicht mit Ihrem Schirm kämpfen: Vermeiden Sie Hektik und bleiben Sie aufmerksam. Überqueren Sie die Fahrbahn auf stark befahrenen Straßen möglichst nur an geschützten Stellen: an Ampeln, Zebrastreifen oder auf Mittelinseln. Betreten Sie die Fahrbahn aber auch dort nur, wenn eine Gefahr ausgeschlossen ist. Denken Sie daran, dass die Sicht aus Kraftfahrzeugen bei Dunkelheit und Regen stark eingeschränkt ist und es gerade bei starken Lichtkontrasten in den Innenstädten schwer ist, Personen am Fahrbahnrand rechtzeitig wahrzunehmen.

Abschließend möchte ich Ihnen zeigen, dass auch Menschen, die sich professionell mit dem Wetter beschäftigen, nicht gegen Missgeschicke gefeit sind."



Zeigen Sie Video 3, in dem das Thema mit einem Schuss Humor dargestellt wird: Der bekannte und beliebte Wettermoderator Sven Plöger fällt beim Verlassen seines Wetterstudios auf die Nase.

"Hier wäre vielleicht trittsicheres Schuhwerk hilfreich gewesen."

Bedanken Sie sich bei den Tn für die Mitarbeit. Falls das Handout zur Verfügung steht,

geben Sie dieses an die Tn aus.



Weisen Sie abschließend auf die Quintessenz des Bausteins hin:

"Bitte denken Sie daran: Kein Wettereinfluss muss zu einem Unfall führen, wenn Sie die Gefahren erkennen und sich darauf einstellen. In diesem Sinne: Kommen Sie gut nach Hause!"

Methodische Hinweise

Vorstellung

Stellen Sie sich zu Beginn der Veranstaltung kurz vor. Nennen Sie Ihren Namen, erklären Sie Ihre Funktion und Ihren Bezug zum Thema. Ob eine kurze Vorstellung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer erforderlich ist, muss von Fall zu Fall entschieden werden. Die dafür benötigte Zeit muss zur Seminarzeit hinzugerechnet werden. Wenn Ihnen die Teilnehmenden unbekannt sind, bitten Sie darum, dass alle Namensschilder aufstellen, damit Sie die teilnehmenden Personen mit Namen ansprechen können.

Zeitangaben in den Seminarleitfäden

Die Zeitangaben in den Abläufen sind als Orientierungshilfe zu verstehen. In der Praxis kann es vorkommen, dass die einzelnen Phasen kürzer oder länger ausfallen, zum Beispiel, wenn im Seminar intensiv diskutiert wird. In diesem Fall müssen Sie entscheiden, inwieweit Sie darauf flexibel eingehen möchten und ob die Zeit dafür gegeben ist.

Vor Ort präsentieren – Rahmenbedingungen

Damit die Durchführung des Seminars gelingt, sind auch die Rahmenbedingungen zu beachten. Der Seminarraum sollte groß genug sein und über Tageslicht verfügen. Für das Seminar 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 technische Ausstattung (Internetverbindung, Rechner, Beamer mit Tonanlage, Projektionsfläche) erforderlich. Flipchart, Whiteboard oder Tafel helfen, Ergebnisse festzuhalten. Nach Möglichkeit sollten Sie die Videos auf Ihrem Rechner in die ieweilige Präsentation einbinden, sodass Sie die Filme direkt aus der Präsentation starten können. Entsprechende Charts sind dort bereits vorhanden. Wenn dies nicht möglich ist, müssen Sie an den entsprechenden Stellen kurz aus der Präsentation gehen und die Videos (z.B. über die Webseite) separat starten.

Vortrag

Der 15-minütige Vortrag kann mit mehr als 16 Teilnehmenden durchgeführt werden. Dabei präsentieren Sie kurz die Inhalte und motivieren die Teilnehmenden mit Fragen zum Mitmachen. Voraussetzung für einen gelungenen Vortrag ist, dass Sie verständlich reden und die Zuhörenden "mitnehmen". Sie möchten 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.

Seminar

Das 45-minütige Seminar sollte in Gruppen bis maximal 16 Personen durchgeführt werden, damit alle zu Wort kommen können. Zu klein darf die Gruppe allerdings auch nicht sein, da sonst kein intensives Gespräch zustande kommt. In diesem Fall werden die Teilnehmenden noch intensiver einbezogen und dürfen sich zwei aus fünf Themen aussuchen. Dennoch bestimmen Sie als Referentin oder Referent die Inhalte und die Richtung der Module. Durch zielgerichtete, offene Fragen und Gruppenarbeiten lösen Sie Denkprozesse aus, sodass die Teilnehmenden auch durch eigene Schlussfolgerungen und durch die Meinungsäußerungen der anderen dazulernen. Je mehr Personen Sie dabei einbeziehen, umso besser. Halten Sie Blickkontakt und ermutigen Sie die Teilnehmenden durch körpersprachliche Signale, sich einzubringen. Da, wo dies notwendig ist, fassen Sie einzelne Phasen zusammen und ziehen eine Bilanz.

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.

Methodische Hinweise zur Online-Durchführung

Vorstellung

Stellen Sie sich zu Beginn der Veranstaltung kurz vor. Nennen Sie Ihren Namen, erklären Sie Ihre Funktion und Ihren Bezug zum Thema. Ob eine kurze Vorstellung der Teilnehmenden sinnvoll ist, entscheiden Sie von Fall zu Fall. Im Online-Seminar ist dafür auch Zeit vorgesehen – im Online-Vortrag nicht.

Zeitangaben in den Seminarleitfäden

Die Zeiten in den Abläufen sind als Orientierungshilfe zu verstehen. In der Praxis kann es vorkommen, dass die einzelnen Phasen kürzer oder länger ausfallen, zum Beispiel, wenn im Seminar intensiv diskutiert wird. In diesem Fall müssen Sie entscheiden, inwieweit Sie darauf flexibel eingehen möchten und ob die Zeit dafür gegeben ist.

Online präsentieren – Rahmenbedingungen

Machen Sie sich eingehend mit der ieweiligen (Videokonferenz-) Software vertraut, welche Sie für die Durchführung des digitalen Vortrags/Seminars nutzen wollen (z.B. Webex, Adobe Connect, MS Teams, Zoom etc.). Sowohl beim Vortrag als auch beim Seminar sollten Sie den Teilnehmenden kurz die Software und ihre Funktionen vorstellen und auf die Netiguette bei Online-Terminen hinweisen. So sollten alle die Kamera einschalten – das Mikrofon aber nur bei eigenen Wortbeiträgen. Wer sprechen möchte, sollte dies mit der Funktion Handheben signalisieren. Zudem soll der Chat nur für thematische Zwecke genutzt werden. Dafür ist sowohl beim Vortrag als auch beim Seminar Zeit eingeplant. Achten Sie bei den Einladungen zu den Online-Terminen darauf, dass nur die eingeladenen Teilnehmenden Zugang erhalten. Hierfür eignen sich virtuelle Wartebereiche oder personalisierte Einladungen. Wenn Sie bereits vor dem Start des Termins eingeloggt sind, können Sie nach und nach die Teilnehmenden aus dem Wartebereich holen.

Richten Sie sich daher am besten bereits 15 Minuten vor dem Start der virtuellen Schulung mit der Software ein und spielen Sie die PowerPoint-Charts in die Software. Achten Sie darauf, dass Sie nicht den gesamten Bildschirm freigeben, sondern nur die PowerPoint-Datei. Achten Sie auch darauf, dass Sie Video und Ton Ihres Computers freigeben. Stellen Sie PowerPoint am besten auf die Referenten-Ansicht (wenn Sie mit zwei Bildschirmen arbeiten), sodass Sie die Hinweise zu den Folien sehen. Zudem können Sie so mit dem virtuellen Laserpointer den Fokus auf einzelne Bereiche der jeweiligen Folie richten. Richten Sie auch Ihren Arbeitsplatz ein und achten Sie

darauf, dass Sie vor einem ruhigen, neutralen Hintergrund sitzen oder stehen. Sie können diesen auch mittels der Software weichzeichnen oder verändern. Nutzen Sie bitte Kopfhörer mit Mikrofon, um ungewollte Nebengeräusche zu vermeiden. Nach Möglichkeit sollten Sie die Videos auf Ihrem Rechner in die jeweilige Präsentation einbinden, sodass Sie die Filme direkt aus der Präsentation starten können. Wenn dies nicht möglich ist, müssen Sie an den entsprechenden Stellen kurz aus der Präsentation gehen und die Videos separat starten.

Online-Vortrag

Der Online-Vortrag kann auch mit mehr als 16 Teilnehmenden durchgeführt werden. Dabei präsentieren Sie kurz die Inhalte und motivieren die Teilnehmenden mit Fragen zum Mitmachen. Voraussetzung für einen gelungenen Vortrag ist, dass Sie verständlich reden und die Zuhörenden "mitnehmen". Sie möchten 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.

Online-Seminar

Das 45-minütige Online-Seminar sollte in Gruppen bis maximal 16 Personen durchgeführt werden, damit alle zu Wort kommen können. Zu klein darf die Gruppe allerdings auch nicht sein, da sonst kein intensives Gespräch zustande kommt. In diesem Fall werden die Teilnehmenden noch intensiver einbezogen und dürfen sich zwei aus fünf Themen aussuchen. Dennoch bestimmen Sie als Referentin oder Referent die Inhalte und die Richtung der Module. Durch zielgerichtete, offene Fragen und Gruppenarbeiten lösen Sie Denkprozesse aus, sodass die Teilnehmenden auch durch eigene Schlussfolgerungen und durch die Meinungsäußerungen der anderen dazulernen. Je mehr Personen Sie dabei einbeziehen, umso besser. Blicken Sie in die Kamera und ermutigen Sie die Teilnehmenden, sich einzubringen. Da, wo dies notwendig ist, fassen Sie einzelne Phasen zusammen und ziehen eine

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:

mdesigner125 - Fotolia (Titel), Christian Mller - Fotolia (S. 6), Petair - Fotolia (S. 7 links), DVR (S. 7 rechts), B. Plank/ imBILDE.at - Fotolia (S. 22), robsonphoto - Fotolia (S. 23 links), starekase - Fotolia (S. 23 rechts), connel_design - Fotolia (S. 38), vbaleha - Fotolia (S. 39 beide) Die Bildnachweise zu den Charts der ppt-Präsentationen entnehmen Sie bitte direkt der jeweiligen Präsentation unter www.schwerpunktaktion.de/medien

© Berlin 2017, überarbeitet 2023