

**VISION
ZERO**



**WIE SAG ICH'S MEINEN
TEILNEHMENDEN?**

VERKEHRSSICHERHEITS-BAUSTEIN



Dieser Leitfaden richtet sich an alle Menschen, die in der Erwachsenenbildung tätig sind: Moderatorinnen und Moderatoren, Seminarleitungen, Lehrkräfte, Meisterinnen und Meister, Jugendgruppenleitungen, Trainerinnen und Trainer, Referierende sowie Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer und alle diejenigen, die wir jetzt noch nicht genannt haben.

Eine Lehr- und Lernveranstaltung wird hier einheitlich als „Seminar“ bezeichnet, wobei damit auch der Unterricht in Schulklassen oder die Unterweisung in Betrieben gemeint sein kann.

Wir wünschen Ihnen und Ihren Teilnehmenden viel Spaß und Erfolg bei der Umsetzung.



INHALT

Motorisierte Verkehrsteilnahme

Was sagt die Unfallstatistik?	4
Warum ist ein Fahrstil so, wie er ist?	6
Warum ist das Befolgen von Verkehrsregeln so schwer?	8
Warum fahren Auto- und Motorradfahrende (manchmal oder oft) zu schnell?	9
Was kann ein Mensch beim Fahren wahrnehmen? ..	11
Wer hat sein Fahrzeug immer im Griff?	13
Welcher Abstand ist richtig bei welcher Geschwindigkeit?	14
Wann sind Verkehrsteilnehmende ausreichend fahrtüchtig?	15
Wer ist eine ideale FahrerIn oder ein idealer Fahrer?	17
Literatur	17

Didaktik

Das methodisch-didaktische Mobile	20
Ziele	21
Inhalte	23
Methoden	24
Medien	25
Teilnehmende	26
Moderatorinnen und Moderatoren	26

Rahmenbedingungen	26
Literatur	27

Kleines Methoden-ABC

Aquarium	28
Blitzlicht	29
Brainstorming	30
Demonstration	30
Dilemma-Diskussion	31
Englische Debatte	32
Gruppenarbeit	32
Ideenkarussell (Drei- bzw. Vier-Ecken-Methode)	32
Kartensammlung	33
Ketteninterview	34
Lehrgespräch	34
Mindmapping	35
Moderation	35
Zweiergruppen	36
Interview	36
Punkt-Abfrage	37
Referat (Vortrag, Präsentation)	37
Rollenspiel	38
Übung (Spiel, Training)	39



Motorisierte Verkehrsteilnahme

Menschen machen Fehler, mit und ohne Absicht. Die Technik versagt nur sehr selten.

Dieses Kapitel beschreibt die Ursachen für Verkehrsunfälle im Einzelnen – ohne Anspruch auf Vollständigkeit.



Was sagt die Unfallstatistik?

Jeden Tag werden von der Polizei über 7.000 Verkehrsunfälle aufgenommen. Die meisten davon sind reine Sachschadensunfälle. Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden betrug im Jahr 2021 mehr als eine viertel Million. Dabei wurden mehr als 2.500 Menschen getötet, mehr als 55.000 schwer und fast 268.000 leicht verletzt. Zwar ist die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten seit Jahrzehnten rückläufig, dennoch ist das durch Unfälle verursachte Leid immens: Allein in den letzten zehn Jahren sind in Deutschland mehr als 31.000 Menschen bei Verkehrsunfällen getötet worden (Stand: 2021¹⁾). Das entspricht der Einwohnerzahl einer Mittelstadt wie Hoyerswerda (Sachsen), Geesthacht (Schleswig-Holstein) oder Burgdorf (Niedersachsen).

In der Unfallstatistik unterscheidet man verschiedene Unfalltypen: Ein sogenannter **Fahrerfall** wird dadurch ausgelöst, dass Fahrende die Kontrolle über das Fahrzeug verlieren, ohne dass andere Verkehrsteilnehmende dazu

beitragen haben. Dies kann zum Beispiel durch überhöhte oder nicht angepasste Geschwindigkeit oder durch Fehleinschätzung des Straßenverlaufs oder des Straßenzustandes geschehen. Ein **Abbiegeunfall** wird durch einen Konflikt zwischen einer abbiegenden und einer aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Person (das können auch zu Fuß Gehende sein) ausgelöst – und zwar an Kreuzungen, Einmündungen, Grundstücks- oder Parkplatzzufahrten.

Bei einem **Einbiegen/Kreuzen-Unfall** gerät ein einbiegendes oder kreuzendes wartepflichtiges Fahrzeug mit einem vorfahrtsberechtigten Fahrzeug in Konflikt. Wenn ein Fahrzeug mit zu Fuß Gehenden zusammenstößt, die nicht in Längsrichtung auf der Fahrbahn unterwegs sind, spricht man von einem **Überschreiten-Unfall**. **Unfälle durch ruhenden Verkehr** werden ausgelöst durch Fahrzeuge, die parken, halten oder Fahrmanöver in Zusammenhang mit dem Parken oder Halten durchführen. Bei einem **Unfall im Längsverkehr** geraten Fahrzeuge in Konflikt, die in gleicher oder entgegengesetzter Richtung (z.B. beim Überholen) unterwegs sind. Unfälle, die diesen Kategorien nicht zugeordnet werden können, werden als „Sonstige Unfälle“ geführt.

Zwar ereignen sich etwa zwei Drittel der Unfälle mit Personenschaden innerhalb von Ortschaften (Bezugsjahr: 2021). Davon betroffen sind oft die „ungeschützten“ Verkehrsteilnehmenden, also zu Fuß Gehende und Radfahrende. Außerhalb geschlossener Ortschaften passieren aber die meisten (knapp 60 Prozent) der Unfälle mit Todesfolge. Innerorts ist der Einbiegen/Kreuzen-Unfall am häufigsten. Betrachtet man jedoch die schweren Unfälle, zeigt sich, dass bei Fahrnfällen sowie bei Unfällen durch Überschreiten der Fahrbahn die meisten Menschen ums Leben kom-

men. Außerorts dominieren Unfälle im Längsverkehr sowie Fahrnfälle. Bei Fahrnfällen kommen außerorts am meisten Menschen ums Leben.

Bezogen auf eine Million Einwohnerinnen und Einwohner ihrer Altersgruppe stellen die ältere Menschen über 64 Jahre mit 48 die größte Gruppe der bei Unfällen getöteten Personen. Mit 47 Getöteten auf eine Million Menschen folgt die Gruppe der jungen Erwachsenen zwischen 18 bis 24 Jahren. Bei den Hauptverursachenden von Unfällen waren junge Fahrende im Alter von 18 bis 24 Jahren mit 12,1 Prozent die größte Gruppe, gefolgt von den über 64-Jährigen mit 10,8 Prozent.

Gut sieben Prozent der Unfälle mit Personenschaden sind nach Angaben des Statistischen Bundesamtes auf allgemeine Unfallursachen wie Straßenglätte durch Regen oder Schnee oder Sichtbehinderung durch Nebel zurückzuführen. Technische Mängel treten in weniger als einem Prozent der Unfälle in Erscheinung. In der überwiegenden Mehrzahl werden Unfälle durch personenbedingte Ursachen ausgelöst, sprich durch Fehlverhalten der Beteiligten.

Bei der Gesamtzahl der Unfälle stellen Fehler beim „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“ das häufigste Fehlverhalten dar. Die Missachtung der Vorfahrt bzw. des Vorrangs liegt an zweiter Stelle, während Abstandsfehler und die nicht angepasste Geschwindigkeit auf Rang drei und vier erscheinen. Betrachtet man jedoch die Unfälle mit schweren Folgen, ändert sich das Bild: Nicht angepasste Geschwindigkeit hat die meisten tödlichen Unfälle zur Folge.





In Bezug auf die Unfallursachen gibt es altersbedingte Unterschiede bei Pkw-Fahrenden: Während Fahrenden bis unter 35 Jahre häufiger nicht angepasste Geschwindigkeit vorgeworfen wird, nehmen bei den Älteren die Vorfahrtfehler überhand.

Die meisten der Verletzten sowie der Getöteten waren im Pkw unterwegs. Motorradfahrende sind – auch aufgrund der geringeren passiven Sicherheit – um ein Mehrfaches höher gefährdet als Insassen von Pkw. Etwas mehr als 20 Prozent (20,6) der Getöteten waren 2021 Motorradfahrende.

Bei Männern und Frauen gibt es hinsichtlich der Unfallursachen große Unterschiede. Während Männer häufiger durch nicht angepasste Geschwindigkeit, zu geringen Abstand oder Unfälle beim Überholen auffallen, unterlaufen Frauen häufiger Vorfahrt- und Abbiegefehler.

Vielfahrerinnen und Vielfahrer haben – bezogen auf die Fahrstrecke – ein geringeres Unfallrisiko als Personen, die nur wenige Tausend Kilometer im Jahr zurücklegen. Erklärbar ist dies einerseits durch die größere Routine, andererseits aber auch durch den Charakter der zurückgelegten Strecken: Man kann davon ausgehen, dass bei den Vielfahrenden der Anteil langer Autobahnstrecken größer ist. Dennoch sind Vielfahrende häufig zu schnell, fahren häufig mit geringem Abstand oder führen gefährliche Überholmanöver durch.

Warum ist ein Fahrstil so, wie er ist?

Wer einen Beruf erlernt, benötigt dafür in der Regel mehrere Jahre. In theoretischer und praktischer Ausbildung wird das erlernt, was nötig ist, um eine Tätigkeit qualifiziert auszu-

üben. Durch mehr oder weniger regelmäßige Weiterbildung wird gewährleistet, dass man auf dem Laufenden bleibt und beispielsweise Änderungen bei den für den Beruf bedeutsamen Vorschriften oder Verfahrensweisen kennenlernt und umsetzen kann. Im Vergleich dazu ist die Fahrausbildung relativ kurz: Die Mindeststundenanzahl für den theoretischen Unterricht beträgt in der Klasse B derzeit 14 Doppelstunden à 90 Minuten. Hinzu kommen die praktischen Fahrstunden, in denen die Fahrschülerin und der Fahrschüler auf die Prüfung vorbereitet wird. Vorgeschrieben sind hier lediglich die Sonderfahrten (Überland, Autobahn, Dunkelheit). Im Schnitt benötigen die Fahrschülerinnen und Fahrschüler mindestens 30 Stunden, in Großstädten eher mehr.²⁾ Die Fahrausbildung zielt in erster Linie auf die Bedienung eines Fahrzeugs sowie das regelgerechte Verhalten in Verkehrssituationen ab. Gefahrenwahrnehmung und -vermeidung werden bisher kaum systematisch gelehrt.

Verkehrsgerechtes, situativ angepasstes und sicheres Verhalten erfordert zudem soziale Kompetenzen, die eher in der Persönlichkeitsentwicklung in der Familie und Schule und im Umgang mit Freundinnen und Freunden herangebildet werden. Diese emotionalen Qualitäten bilden gewissermaßen die Grundfertigkeiten für den Umgang mit anderen Personen und mit schwierigen Situationen. Dazu gehört etwa die Bereitschaft, anderen mit Empathie zu begegnen, aggressive Impulse zu unterdrücken, unklare Situationen erst weiter zu klären, bevor man sich entscheidet usw. Wer hier Defizite hat, wird diese kaum im Fahrschulunterricht ausgleichen können.

Nach bestandener Fahrprüfung werden Fahranfängerinnen und Fahranfänger in die Praxis entlassen, entweder unter „dämpfenden“ Bedingungen im Rahmen des Begleiteten Fahrens ab 17 oder nach Vollendung des 18. Lebens-



jahres als „Alleinfahrende“. In der darauf folgenden Zeit findet das weitere Lernen im täglichen Realverkehr statt. Fahrneulinge lernen durch Versuch und Irrtum, wie schnell beispielsweise eine bestimmte Kurve gefahren werden kann, wie viel Abstand praxisingerecht erscheint und unter welchen Umständen Überholmanöver vorgenommen werden können. Dabei orientieren sie sich auch an dem Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer. Selbst wer gewillt ist, sich genau an die in der Fahrschule erlernten Verkehrsregeln (z.B. die Geschwindigkeitsbeschränkungen) zu halten, erlebt, dass andere ihn bzw. sie deshalb anhalten oder bedrängen. Diesem Druck halten die meisten nicht lange stand und passen sich an.

Menschen lernen unter anderem durch Nachahmung sowie durch die Folgen ihrer Handlungen. Unfälle, die vielleicht zu einer Neubewertung des eigenen Fahrverhaltens führen könnten, sind verhältnismäßig seltene Ereignisse. Häufig machen Kraftfahrende die Erfahrung, dass regelwidriges Verhalten eben keine negativen Folgen nach sich zieht, sondern vielmehr sogar zu subjektiven Vorteilen führt: Wer schneller fährt, kommt früher an, wer auf der Überholspur der Autobahn seinen Vorausfahrenden dicht auffährt, dem oder der wird der Weg frei gemacht usw. Diese vermeintlichen „Erfolgserlebnisse“ prägen den Fahrstil mit.

Eine verpflichtende Weiterbildung, bei der solche Prozesse und das daraus resultierende Verhalten thematisiert werden könnten, ist für motorisierte Verkehrsteilnehmer derzeit nicht vorgesehen. Eine Ausnahme bilden hier Berufskraftfahrende der Fahrerlaubnisklassen ab C1 im Personen- und Güterverkehr, für die im Fünf-Jahres-Turnus entsprechende Weiterbildungen gesetzlich vorgeschrieben sind. Wer sich für technische Neue-



rungen, aktuelle Gesetzesänderungen oder die Festigung oder Erweiterung der eigenen Fahrfertigkeiten interessiert, kann sich durch das Lesen von Fachzeitschriften oder durch die Teilnahme an Fahrsicherheitstrainings selbstständig weiterbilden.

Bereits in den 1970er-Jahren erkannten Verkehrspsychologen³⁾, dass bei der motorisierten Verkehrsteilnahme zwei gegenläufige Motivationen ausbalanciert werden müssen: Einerseits bereitet Autofahren Vergnügen, das auch ausgelebt werden möchte. Auf der anderen Seite beinhaltet Autofahren Gefahren, gegen die man sich absichern muss. Dieser Widerspruch muss gelöst werden, und daraus ergeben sich die sogenannten „Fahrformen“. Darunter versteht man Handlungsmuster, mit denen Autofahrende den Straßenverkehr bewältigen. Sie beziehen sich sowohl auf das Erleben (also die Wahrnehmung des Straßenverkehrs) als auch auf das Handeln des Einzelnen. In Untersuchungen wurden verschiedene Fahrformen ermittelt.

So zielt z.B. die Fahrform des „Gleitens“ auf ein möglichst störungsfreies, komplikationsloses Fahren in Ruhe und Entspannung. Beim „Pilotieren“ möchte der oder die Fahrende möglichst perfekt, gelassen und regeltreu fahren. Im Gegensatz hierzu steht die Fahrform der „Autonomie“, bei der die eigene Unabhängigkeit und Selbstständigkeit im Vordergrund stehen, wobei man Alltagszwänge kompensieren und sich gegenüber Einschränkungen (z.B. Verboten) durchsetzen möchte. Bei der Fahrform des „Thrills“ geht es darum, Grenzen auszuprobieren und dadurch eine gewisse Angstlust zu erzeugen. Die Fahrform des „Erprobens“ hingegen beruht darauf, sich mit anderen zu messen.



Es wird deutlich, dass die unterschiedlichen Fahrformen zu verschiedenen Fahrweisen führen, die mit spezifischen Risiken verbunden sind. Dabei sind Autofahrende nicht unbedingt auf eine Fahrform festgelegt, sondern können durchaus zwischen verschiedenen Fahrformen wechseln.

Auch für die Gruppe der Motorradfahrenden wurden Motivanalysen durchgeführt. Seit den 1970er-Jahren werden Motorräder nicht mehr vorrangig als Transportmittel gekauft, sondern als Hobbygerät, das auch zu Transportzwecken eingesetzt wird. Einen dementsprechend hohen Stellenwert nehmen für die meisten Motorradfahrenden positive Gefühle und Erlebnisse ein, die sie durch den Einsatz des Fahrzeugs gewinnen wollen. Dabei spielt das Erleben der Fahrdynamik und der Leistungsentfaltung eine wichtige Rolle. Vor allem Fahrende sportlicher Maschinen betonen diese Aspekte und lassen sich häufig von Wettbewerbsgedanken leiten.

Warum ist das Befolgen von Verkehrsregeln so schwer?

Regeln geben Verkehrsteilnehmenden vor, wie sie sich verhalten sollen. Sie dienen dem Schutz aller, insbesondere aber schützen sie zu Fuß Gehende und Radfahrende. Die Befolgung von Regeln ist jedoch für Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Fahrzeuge nicht nur Pflicht: Regeln haben positive Funktionen für alle Menschen. Sie entlasten uns davon, jede Situation eingehend zu prüfen und dann das angemessene Verhalten festzulegen. Sie machen das Verhalten anderer vorhersehbar und geben so die Sicherheit, sich selbst entsprechend verhalten zu können. Und schließlich dienen Regeln auch der Klärung der Schuldfrage, wenn es zu einem Unfall gekommen ist.

Dennoch fällt es offenbar vielen Menschen schwer, sich an die Verkehrsregeln zu halten. In einer repräsentativen Untersuchung, die im Auftrag des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) durchgeführt wurde⁴⁾, gaben über zwei Drittel der Autofahrenden (70 Prozent) an, sich manchmal nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen zu halten. Knapp die Hälfte (43 Prozent) missachteten hin und wieder ein Park- oder Halteverbot. Jeder Dritte (36 Prozent) gab an, manchmal nicht an Stoppschildern anzuhalten. Und jeder Vierte (23 Prozent) gab freimütig zu, manchmal während der Fahrt ohne Freisprecheinrichtung zu telefonieren. Woran liegt es, dass sich viele Fahrerinnen und Fahrer nicht durchweg regelgerecht verhalten?

Es gibt Regeln, die nicht oder wenig bekannt sind, zum Beispiel das richtige Verhalten beim Überholen eines Schulbusses, bei dem an der Haltestelle zum Schutz der ein- und aussteigenden Kinder die Warnblinkanlage eingeschaltet wird. Vor allem komplizierte Regeln oder neue Vorschriften werden oft missachtet, die erst vor wenigen Jahren eingeführt wurden und die von dem abweichen, was die meisten in der Fahrschule gelernt haben.

Manche Regeln werden unbewusst übertreten, zum Beispiel wenn jemand ein Verkehrsschild übersieht. Unbewusst ist die Übertretung auch, wenn man im Verkehr „mitschwimmt“ und dabei schneller fährt als erlaubt.

Andererseits werden Regeln aber auch bewusst übertreten, etwa wenn jemand schneller fährt als erlaubt. Dies liegt darin begründet, dass sich Menschen das einfach zutrauen oder trotz eines Überholverbots ein langsames Fahrzeug überholen, weil sie nicht warten wollen, bis das Überholverbot aufgehoben wird.

Dementsprechend unterschiedlich sind die Motive, die zu der Regelübertretung führen: Bei unbewussten Übertretungen sind es zum Beispiel Unwissenheit, Unachtsamkeit oder Ablenkung.

Anders sieht es bei bewussten Übertretungen aus. Hier kann zum Beispiel ausschlaggebend sein, dass der Fahrer oder die Fahrerin die Regelung an sich – oder zumindest deren Anwendung in einer konkreten Situation – für nicht angemessen hält. Wer glaubt, eine bestimmte Kurve rasant befahren zu können und den Spaß am Autofahren genießen möchte, wird sich nicht gerne an die ausgeschilderten 70 km/h halten. Wer der Meinung ist, besonders reaktions-schnell zu sein und ein Fahrzeug mit guter Bremsanlage fährt, ist möglicherweise nicht gewillt, den vorgeschriebenen Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug einzuhalten. Das oben bereits angesprochene Autonomiestreben führt dann dazu, der eigenen Einschätzung eher zu folgen als der als Gängelung empfundenen Geschwindigkeits- bzw. Abstandsregelung.

Schließlich spielen auch äußere Umstände eine Rolle: Bewusst übertreten werden Regeln beispielsweise, wenn Fahrende unter Zeitdruck oder der Einwirkung von Stress stehen. Der Auslieferungsfahrer, der gegenüber der Disposition im Verzug ist, wird möglicherweise beim Entladen auch einmal in der zweiten Reihe halten, wenn er damit Zeit sparen kann. Wer unbedingt pünktlich sein will, obwohl das Zeitpolster bereits aufgebraucht ist, ordnet diesem Motiv dann die Regelbefolgung unter.

Auch Art und Umfang der Verkehrsüberwachung haben Auswirkungen auf das Regelverhalten. Wer ständig Regeln übertritt, aber nie erwischt wird, kann dies als Bestätigung seines oder ihres Verhaltens wahrnehmen. Schließlich genießt er oder sie die – vermeintlichen – Vorteile des eigenen Verhaltens (schneller und selbstbestimmt unterwegs zu sein), ohne dafür negative Folgen in Kauf nehmen zu müssen.

Wer Regeln bewusst missachtet, geht implizit davon aus, dass andere aufpassen und die Situation ggf. ausgleichen, damit es nicht zu einem Unfall kommt. Ohne Regeln kann das System Straßenverkehr nicht funktionieren. Nur durch die Einhaltung von Regeln fließt der Verkehr und sinkt das individuelle Unfallrisiko.



Warum fahren Auto- und Motorradfahrende (manchmal oder oft) zu schnell?

Zu hohe und nicht angepasste Geschwindigkeit sind häufige Unfallursachen. Dabei wird nicht immer die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten. In der Mehrzahl der Fälle befinden sich die Geschwindigkeiten vielmehr innerhalb des vermeintlich möglichen Limits, sind aber der jeweiligen Situation nicht angepasst. Wie kommt das?

Die Straßenverkehrsordnung (StVO) macht in § 3 eindeutige Vorgaben: „Wer ein Fahrzeug führt, darf nur so schnell fahren, dass das Fahrzeug ständig beherrscht wird. Die Geschwindigkeit ist insbesondere den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen sowie den persönlichen Fähigkeiten und den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung anzupassen.“ Dies bedeutet in vielen Fällen, dass eben nicht die zulässige Höchstgeschwindigkeit (also z.B. 50 km/h in der Stadt, 100 km/h auf der Landstraße oder das durch die Beschilderung angezeigte Tempo) gefahren werden darf, sondern – unter Umständen auch erheblich – langsamer.

Bei Regen, Schnee oder herbstlichem Laub ist eine Kurve auf der Landstraße vielleicht nur mit 70 km/h befahrbar, obwohl an dieser Stelle keine Geschwindigkeitsbegrenzung ausgeschildert ist. Fahrende müssen die jeweiligen Bedingungen genau prüfen und ihre Geschwindigkeit situationsbezogen passend wählen. Diese Anpassung gelingt in der Praxis offenbar nur unzureichend, häufig werden die Situation oder die eigenen Fähigkeiten falsch eingeschätzt. Hinzu kommt das Problem der fehlenden Überwachung: Erst durch die Folgen der nicht angepassten



Geschwindigkeit – den Unfall oder Beinaheunfall – kann eine Aussage darüber erfolgen, ob die Geschwindigkeit angepasst war.

Bereits 1980 wurde im § 3 der StVO, der auf die Geschwindigkeit eingeht, ein Passus hinzugefügt, in dem es heißt: „Wer ein Fahrzeug führt, muss sich gegenüber Kindern, hilfsbedürftigen und älteren Menschen, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft, so verhalten, dass eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.“ Der Schutz der Schwächeren ist ein klares Ziel der gesetzlichen Regelung. Dies wird jedoch von vielen Autofahrern nicht berücksichtigt. Die hohe Anzahl der bei Unfällen verletzten und getöteten Kinder und älteren Menschen macht dies deutlich.

Aber auch die klar erkennbaren Geschwindigkeitsbegrenzungen werden häufig missachtet. Viele Auto- und Motorradfahrende haben sich angewöhnt, die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten um zehn oder 20 km/h zu überschreiten, wohl wissend, dass die Überwachung nur punktuell stattfindet und die Verwarnungs- und Bußgelder verhältnismäßig gering sind. Im Vergleich mit den europäischen Nachbarstaaten liegen die in Deutschland angewendeten Sätze am unteren Ende der Skala. Eine Eintragung in das Flensburger Fahreignisregister erfolgt für Pkw-Fahrende erst ab einer Übertretung von mehr als 20 km/h (Stand 2023). Daraus leiten viele Kraftfahrende ab, dass eine geringere Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit ein Kavaliersdelikt sei.

Neben dieser fast schon gewohnheitsmäßigen Geschwindigkeitsübertretung gibt es weitere Motive, zu schnell zu fahren: Für manche bringt ein Mehr an Geschwindigkeit

einen Zuwachs an Fahrfreude. Dynamisch und schnell zu sein, ist in unserer Gesellschaft eine positiv besetzte Handlung. Für viele ist die freie Wahl der Geschwindigkeit ein Zeichen von Freiheit. Dass diese vermeintliche „Freiheit“ andere in Lebensgefahr bringen kann, wird dabei häufig nicht bedacht. Das oben beschriebene Autonomiestreben führt bei manchen Menschen dazu, dass Vorgaben von außen als unnötige Gängelung empfunden werden.

Hinzu kommen situative Einflüsse: Zeitdruck durch falsche Zeitplanung oder schlechte Disposition erhöht die Bereitschaft, schneller zu fahren. Im dichten Verkehr kommt es immer wieder zu Staus und Behinderungen, die den eigenen Zeitplan durcheinanderbringen. Deshalb erwächst der Wunsch, durch entsprechend schnelleres Fahren den Verlust wieder „hereinzufahren“. Eine vermeintliche Möglichkeit, die häufig überschätzt wird.

Vielen Fahrenden sind die physikalischen Folgen einer Geschwindigkeitserhöhung nicht bewusst. Bei höherer Geschwindigkeit wird der Bremsweg länger, und zwar nicht linear, sondern im Quadrat zur Geschwindigkeit. So ist zum Beispiel der Bremsweg aus 70 km/h mit 24 Metern nahezu doppelt so lang wie der aus 50 km/h (bei einer angenommenen Bremsverzögerung von 8 m/s^2). Hinzu kommt die Verlängerung des Reaktionsweges, der linear zunimmt. Dies führt dazu, dass ein Fahrzeug, das mit 70 km/h unterwegs war, dort, wo ein anderes aus 50 km/h bereits steht, noch eine Geschwindigkeit von fast 60 km/h aufweist. Im ungünstigsten Fall ist dies dann die Aufprallgeschwindigkeit – auf ein anderes Fahrzeug oder zu Fuß Gehende. 20 km/h mehr oder weniger bedeuten hier den Unterschied zwischen „nichts passiert“ und einem Aufprall mit wahrscheinlich tödlichen Folgen



für die zu Fuß Gehenden. Diese physikalischen Grundlagen werden von vielen Fahrenden zu wenig beachtet, oder sie werden bewusst verdrängt, weil sie beispielsweise glauben, schwierigen Situationen mit ihrem eigenen Fahrkönnen gewachsen zu sein oder weil sie sich auf Fahrerassistenzsysteme verlassen, die im Notfall eingreifen.

Was kann ein Mensch beim Fahren wahrnehmen?

Die Wahrnehmung im Straßenverkehr geschieht überwiegend über drei der fünf Sinne, die dem Menschen zur Verfügung stehen: Sehen, Hören und Tasten. Mit dem Tastsinn spüren aufmerksam Fahrende z.B. den Zustand der Fahrbahn (eben oder holprig), und aus dem Widerstand des Lenkrads können sie Rückschlüsse auf den Fahrbahnzustand (griffig oder glatt) ziehen. Über das Gehör nehmen sie sich nähernde Fahrzeuge wahr, können anhand des eigenen Motorgeräuschs auf Drehzahl und Geschwindigkeit schließen und hören Signale anderer Verkehrsteilnehmer. Der überwiegende Teil der für den Straßenverkehr relevanten Sinneseindrücke wird jedoch über die Sehorgane aufgenommen.

Im Straßenverkehr suchen Fahrende den Verkehrsraum ständig mit den Augen ab. Dazu müssen sie die Blickrichtung ständig ändern, verschiedene Objekte „anpeilen“ und dabei die Sehschärfe auf die unterschiedlichen Entfernungen einstellen. Erfahrene Kraftfahrende wechseln die Blickrichtung häufiger als Anfängerinnen und Anfänger und sind auch aufgrund ihres Erfahrungswissens eher in der Lage, die wichtigen Informationen zu erfassen, während die Blickrichtung von Fahrneulingen oft an unwichtigen Details „hängen bleiben“.

Der Blick eines aufmerksamen Auto- oder Motorradfahrenden pendelt stets zwischen dem Nahbereich unmittelbar vor dem Fahrzeug und weiter entfernten Bereichen hin und her. Die Person erfasst mit ihren Augen den Bereich, in dem sie sich demnächst befinden wird. Der Blick wird also bei höherer Geschwindigkeit weiter nach vorn gerichtet als bei langsamem Tempo. An den Randbereichen des Sehfelds, im Bereich des peripheren Sehens, nimmt die Abbildungsleistung jedoch stark ab. Dies führt bei höheren Geschwindigkeiten zu einem gefährlichen Tunnelblick. Dabei wird die Wahrnehmung von Personen und Dingen, die sich seitlich neben der unmittelbaren Fahrtrichtung befinden, eingeschränkt. Die Gefahr, im Nahbereich einen zu Fuß Gehenden zu übersehen, der die Fahrbahn überschreiten möchte, nimmt daher mit höherer Geschwindigkeit zu.

Eingeschränkt wird das Sehfeld auch beim Tragen einer Brille, insbesondere durch Gleitsichtbrillen. Während das Auge tagsüber einem Überangebot von visuellen Informationen ausgesetzt ist, herrscht bei Dunkelheit Informationsmangel. Hierfür ist das deutlich reduzierte Nacht-Sehvermögen verantwortlich, das lediglich einen Bruchteil der Tagessehleistung erreicht.

Der wichtigste Teil der Informationsverarbeitung findet jedoch nicht in den Sehorganen statt, sondern bei der weiteren Verarbeitung der wahrgenommenen Informationen im Gehirn. Versuche von Sensomotorikforschenden⁵⁾ haben ergeben, dass Menschen innerhalb einer Sekunde ca. drei bis fünf neue Informationen aufnehmen können. Im Gehirn werden die Wahrnehmungen weiter verarbeitet, indem sie mit bereits vorhandenen Informationen sowie mit gespeichertem Wissen in Verbindung gebracht werden.



Das Gehirn kann, ähnlich wie der Arbeitsspeicher eines Rechners, immer nur eine begrenzte Anzahl von Informationen in einer bestimmten Zeit verarbeiten. Allerdings ist die Anzahl im menschlichen Gehirn erheblich geringer. Bei einem gesunden Menschen stehen hierfür ca. 15 bis 20 „Speicherplätze“ zur Verfügung. Auf diesen Speicherplätzen bleiben die Informationen nur wenige Sekunden präsent. Informationen, die länger benötigt werden, müssen im Gedächtnis abgelegt und bei Bedarf wieder hervorgeholt werden. Auch dieser Transport von Informationen aus dem Gedächtnis zum Arbeitsspeicher erfordert Arbeitskapazität. Es wird deutlich, dass bei diesen Prozessen leicht wichtige Informationen „verloren“ gehen können, die also im entscheidenden Moment nicht präsent sind. Ist der oder die Fahrende müde, unter Stress oder krankheitsbedingt nur eingeschränkt leistungsfähig, nimmt diese Gefahr weiter zu, selbstverständlich auch und gerade dann, wenn die Person unter dem Einfluss von Alkohol, Drogen oder Medikamenten steht.

Eine nicht zu unterschätzende Gefahr liegt in der Ablenkung. Unter Ablenkung versteht man die Abwendung der Aufmerksamkeit von der eigentlichen Fahraufgabe hin zu konkurrierenden Tätigkeiten. Befragungen haben ergeben, dass Autofahrende sich nahezu ständig mit fahrfremden Dingen beschäftigen, beispielsweise Radio hören, essen, trinken, rauchen, sich mit Beifahrenden unterhalten, interessante Dinge am Straßenrand beobachten. Dabei unterscheidet man zwischen visueller Ablenkung, zum Beispiel der Blick auf ein Werbeplakat, mentaler Ablenkung, zum Beispiel das Grübeln über persönliche oder berufliche Probleme und motorischer Ablenkung, bei der man das Lenkrad loslässt, um etwa einen Sender am Radio einzustellen. Oft sind Ablenkungsfaktoren auch mehreren Bereichen gleich-



zeitig zuzuordnen. Dies ist zum Beispiel beim Telefonieren der Fall, wenn Tasten gedrückt werden, dabei das Display beobachtet wird und das Telefongespräch selbst aufgrund seines Inhalts die Person auch mental in Anspruch nimmt.

Dabei muss Ablenkung nicht in jedem Fall gefährlich sein. Bei einer langen Nachtfahrt etwa helfen das Radio oder die Unterhaltung mit Beifahrerinnen und Beifahrern dabei, wach und aufmerksam zu bleiben. In Situationen, in denen der Verkehr hektisch wird und volle Aufmerksamkeit verlangt, kann Ablenkung jedoch dazu führen, dass Gefahren nicht rechtzeitig erkannt, Entscheidungen nicht schnell genug getroffen und nötige Fahrmanöver nicht exakt genug ausgeführt werden. Schätzungen zufolge ist in Deutschland jeder zehnte Unfall durch Ablenkung verursacht. Untersuchungen im Fahrsimulator haben ergeben, dass Aufmerksamkeit und Reaktionsfähigkeit beim Telefonieren genauso stark beeinträchtigt werden wie durch einen Blutalkoholgehalt von 0,8 Promille⁶⁾. Diese Beeinträchtigung ist unabhängig davon, ob dabei eine Freisprecheinrichtung benutzt wurde. Vielmehr ist der Grad der Ablenkung in erster Linie von dem Gesprächsthema (bzw. wie wichtig dies der telefonierenden Person ist) abhängig.

Zwar ist in der StVO explizit die Benutzung eines elektronischen Gerätes, das der Kommunikation, Information oder Organisation dient, ausdrücklich untersagt, wenn das Gerät aufgenommen oder gehalten wird bzw. eine den Umständen entsprechend zu lange Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen erfordert. Dies bedeutet aber nicht, dass andere fahrfremde Tätigkeiten damit erlaubt wären. Denn der § 1 der StVO fordert „ständige Vorsicht und Rücksicht“, was sich je nach Situation mit vielen fahrfremden Tätigkeiten kaum vereinbaren lässt.

Wer hat sein Fahrzeug immer im Griff?

Gas geben, lenken, bremsen ist reine Routine. Die meisten Auto- und Motorradfahrenden denken kaum noch darüber nach. Über die Jahre können sich dabei aber Gewohnheiten einschleichen, die von dem, was einst in der Fahrschule gelernt wurde, deutlich abweichen. Das Lenkrad wird statt im oberen Bereich („neun Uhr fünfzehn“ bzw. „zehn Uhr zehn“) im unteren Bereich gehalten, eventuell sogar nur mit einer Hand. Und meistens passt das ja auch, da auf vielen Streckenabschnitten keine oder nur geringe Lenkbewegungen nötig sind. Was aber, wenn unerwartet doch einmal eine stärkere Lenkbewegung nötig ist, zum Beispiel beim plötzlichen Ausweichen vor einem Schlagloch oder einem auf der Fahrbahn liegenden Gegenstand? Wer kann dann wirklich schnell genug umgreifen und die nötige Lenkbewegung durchführen?

Beim Pkw-Sicherheitstraining zeigt sich immer wieder, dass viele Autofahrende nicht präzise genug lenken können. Das gilt sowohl für Ausweichmanöver als auch für den Slalomparcours. Werden Sitzposition und Lenkradhaltung dann anhand der Hinweise der Trainerinnen und Trainer korrigiert, geht es gleich sehr viel besser. Mit der richtigen Lenktechnik können Fehler beim Kurvenfahren vermieden werden, die möglicherweise zum Ausbrechen des Fahrzeugs führen können. Ob das Gelernte jedoch nach dem Training beibehalten wird oder ob sich doch wieder die alten – falschen – Gewohnheiten durchsetzen, steht auf einem anderen Blatt. Zwar kann beispielsweise das Fahrassistenzsystem ESP (Elektronisches Stabilitätsprogramm) bis zu einem gewissen Grad Fahrfehler korrigieren, etwa wenn man in einer Kurve zu schnell ist, es ist jedoch nicht in der Lage, zu zaghaftes Lenken zu kompensieren.

Ähnliches gilt für das Bremsen: Die Bremsanlagen moderner Pkw sind enorm wirkungsvoll. Mit guten Reifen lassen sich auf einer griffigen Fahrbahn Bremsverzögerungen von bis zu 10 m/s^2 erzielen, manche Fahrzeuge erreichen noch bessere Werte. Vielen Fahrenden fehlt dazu jedoch das nötige Know-how: Die Durchführung eines notwendigen Bremschlages (Gefahrbremsung) gelingt vielen Teilnehmenden am Pkw-Sicherheitstraining erst nach mehrmaligen Versuchen. Das ist nicht verwunderlich, da bei täglichen Fahrten zumeist nur leicht oder mit mittlerer Stärke gebremst werden muss. Was nicht geübt wird, ist oft in Notsituationen nicht oder nur unzureichend verfügbar. Dies kann dazu führen, dass Autofahrende eine Kollision, die eigentlich durch richtiges und effektives Bremsen vermeidbar gewesen wäre, nicht mehr verhindern können.

Noch problematischer stellt sich die Situation bei den Motorradfahrenden dar: Beim Motorrad-Sicherheitstraining ist immer wieder zu beobachten, dass Fahrende ihre Fahrzeuge nur unzureichend beherrschen. Immer noch ist unter den Fahrenden zu wenig bekannt, dass Motorräder nicht über Gewichtsverlagerungen, sondern hauptsächlich durch gezielte Lenkimpulse gesteuert werden. Dies zeigt sich bei Ausweichmanövern, die bei vielen Fahrenden zu zaghaft ausfallen, aber auch bei Kurvenfahrten. Effektives Bremsen gelingt ebenfalls nur den wenigsten Fahrenden auf Anhieb – zumindest dann, wenn das Fahrzeug nicht mit ABS ausgestattet ist. Aufgrund der fahrphysikalischen Besonderheiten, die für das Einspurfahrzeug gelten, sind die Folgen unzureichender Fahrzeugbeherrschung noch gravierender als beim Pkw: Wer ein Motorrad ohne ABS überbremst, riskiert unmittelbar einen Sturz. In Untersuchungen wurde nachgewiesen, dass zahlreiche folgenschwere Kollisionen zwischen Motorrad- und Pkw-Fahrenden hätten vermieden werden können, wenn das Motorrad wirkungsvoll abgebremst worden wäre⁷⁾. Richtig dosiertes Bremsen könnte darüber hinaus viele Stürze bei Notbremsungen verhindern, die für Fahrende mit einem hohen Verletzungsrisiko verbunden sind.





Welcher Abstand ist richtig bei welcher Geschwindigkeit?

„Der Abstand zu einem vorausfahrenden Fahrzeug muss in der Regel so groß sein, dass auch dann hinter diesem gehalten werden kann, wenn es plötzlich gebremst wird.“ So schreibt es die StVO in § 4 Abs. 1 vor. Aber wie groß muss dieser Abstand sein? Hier richten sich viele Auto- und Motorradfahrende nach ihrem Gefühl. Dieses Gefühl scheint trügerisch zu sein, denn bei den Unfallursachen nimmt nach Erkenntnissen des Statistischen Bundesamtes zu geringer Abstand seit Jahren einen der vorderen Ränge ein.

2021 war zu geringer Abstand die häufigste Ursache bei Unfällen mit Personenschaden auf der Autobahn. Die Rechtsprechung fordert als Mindestsicherheitsabstand die Entfernung, die ein Fahrzeug in 1,5 Sekunden zurücklegt. In der amtlichen Begründung zu § 4 StVO wird der „halbe Tachometerabstand“ erwähnt, wonach als Sicherheitsabstand die halbe Fahrgeschwindigkeit in Metern als ausreichend angesehen wird. Dies wird häufig als Faustregel empfohlen. Demnach wäre bei Tempo 100 ein Abstand von 50 Metern einzuhalten. Dies entspricht etwa 1,8 Sekunden.

Aber wer kann schon eine Entfernung im Straßenverkehr metergenau schätzen? Praxisgerechter ist es daher, die sogenannte „Zwei-Sekunden-Regel“ anzuwenden: Autofahrende fahren hinter dem vorausfahrenden Pkw mit gleicher Geschwindigkeit. Dann suchen sie sich einen markanten Punkt am Fahrbahnrand, den Vorausfahrende passieren (eine Laterne, ein Verkehrszeichen o.ä.) und zählen dann zwei Sekunden ab: „einundzwanzig, zweiundzwanzig“. Erreichen sie den Markierungspunkt nach zwei Sekunden, ist der Abstand zwar schon gut, drei Sekun-

den wären noch besser. Wird der Punkt früher erreicht, ist der Abstand zu kurz. Wem dieser Abstand zu groß erscheint, der mag sich vor Augen halten, was alles nötig ist, um im Ernstfall auf ein plötzliches Abbremsen des vorausfahrenden Fahrzeugs zu reagieren: Zunächst muss erkannt werden, dass das vorher fahrende Fahrzeug abgebremst wird. Die Entscheidung muss getroffen werden, dass nun eine sofortige Reaktion erfolgen muss. Der Fuß muss vom Gaspedal auf die Bremse umgesetzt und zusätzlich die Kupplung getreten werden. Sodann muss entsprechender Druck auf das Pedal ausgeübt werden. Hinzu kommt die sogenannte Schwellzeit, die die Bremse benötigt, um ihre volle Wirkung zu entfalten. Wenn dies innerhalb einer Sekunde erfolgen soll, muss der oder die Fahrende schon sehr aufmerksam oder bremsbereit gewesen sein. In der Praxis wird dieser Vorgang länger dauern, vor allem dann, wenn Pkw-Fahrende abgelenkt, müde oder gesundheitlich beeinträchtigt sind. Häufig wird der oder die Fahrende in solchen Fällen auch nicht unmittelbar eine Notbremsung einleiten, sondern es erst einmal mit einer mittleren Bremsstärke versuchen. Sieht die Person dann, dass dies nicht reicht und „legt nach“, wurde bereits ein Teil des Sicherheitsabstandes unwiederbringlich verschenkt.

Daher ist die Zwei-Sekunden-Regel auf jeden Fall praxisgerecht. Bei sehr hohen Geschwindigkeiten ist sogar ein Drei-Sekunden-Abstand ratsam. Im Straßenverkehr ist jedoch zu beobachten, dass viele Autofahrende mit deutlich geringeren Abständen unterwegs sind. Einerseits ist



dies eine Frage der Gewohnheit, denn häufig passiert ja nichts Gefährliches dabei. Viele Fahrende befürchten – vor allem auf der Autobahn – dass größere Abstände von anderen dazu genutzt werden, in die Lücke einzuscheren. Da dies als unangenehm empfunden wird, schließen diese Fahrenden dichter zu den vorausfahrenden Personen auf. Andererseits sind viele Autofahrende davon überzeugt, dass sie auch mit geringeren Abständen noch angemessen reagieren könnten, was jedoch häufig eine Selbstüberschätzung darstellt.

Hinzu kommt die unzureichende Überwachung des Sicherheitsabstands durch die Polizei. Es ist vor Gericht schwer, den Nachweis zu erbringen, dass ein Abstand zu gering war. Die Rechtsprechung verlangt für das Vorliegen eines Abstandsverstößes den Beweis, dass der notwendige Sicherheitsabstand über eine längere Strecke unterschritten worden ist. Dies gelingt allenfalls durch Brückenfotos an Stellen, an denen entsprechende Markierungen auf der Fahrbahn angebracht sind bzw. durch einen Videobeweis. Dies wissen natürlich viele Autofahrende. Die Sanktionen, die im Bußgeldkatalog für ein Unterschreiten des Sicherheitsabstandes vorgesehen sind, schrecken zudem kaum ab: Sanktioniert wird erst ein Unterschreiten des halben Tachowertes um mehr als die Hälfte – bei 100 km/h also weniger als 25 Meter. Ein Fahrverbot von einem Monat wird nur bei Geschwindigkeiten über 100 km/h und erst bei Abständen von weniger als 3/10 des halben Tachowertes verhängt – also bei 100 km/h und einem Abstand von weniger als 15 Metern (Stand: 2023).

Wer bewusst die Zwei-Sekunden-Regel oder besser noch die Drei-Sekunden-Regel anwendet, tut etwas für die eigene Sicherheit und die anderer. Ein weiterer Vorteil ist, dass nicht auf jede Geschwindigkeitsänderung der Vorausfahrenden reagiert werden muss. Ein größerer Abstand schafft eine Pufferzone, die den eigenen Handlungsspielraum vergrößert. Daher wird sie auch im Eco Safety Training gelehrt. Durch zahlreiche Begleituntersuchungen wurde gezeigt, dass die in diesem Programm vermittelte Fahrweise nicht nur zu Kraftstoffeinsparungen führt, sondern auch zum Stressabbau und zur Verringerung von Haftpflicht- und Kaskoschäden beiträgt⁹⁾.

Wann sind Verkehrsteilnehmende ausreichend fahrtüchtig?

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes waren 2021 an Unfällen mit Personenschaden mehr als 21.000 Personen beteiligt, denen mangelnde Verkehrstüchtigkeit vorgeworfen wurde. Der überwiegende Teil war auf Alkoholeinfluss zurückzuführen. Dies betraf etwa 6.300 Pkw- und mehr als 600 Motorradfahrende. Unter dem Einfluss



anderer berauschender Mittel (z.B. Drogen, Rauschgift) standen mehr als 1.500 Pkw- bzw. 160 Motorradfahrende. Übermüdung war nach offizieller Unfallstatistik bei etwa 1.300 Pkw- und zwei Motorradfahrenden unfallursächlich. Sonstige körperliche oder geistige Mängel wurden bei mehr als 3.100 Autofahrenden und 60 Motorradfahrenden verzeichnet.

Verkehrsunfälle, die auf den Einfluss von Alkohol zurückgeführt werden, sind in den letzten Jahrzehnten deutlich zurückgegangen. Dies gilt sowohl für die absoluten Zahlen als auch für den Anteil der alkoholbedingten Unfälle am Gesamtunfallgeschehen. Seit 1991 ist die Häufigkeit dieser Unfallursache bei den beteiligten Pkw-Fahrenden um 78,7 Prozent zurückgegangen. Der Anteil der Alkoholunfälle an allen Unfällen mit Personenschaden fiel von 13,8 Prozent im Jahr 1975 auf 3,3 Prozent im Jahr 2021. Bei jedem dreiunddreißigsten Unfall mit Personenschaden wird Alkoholeinfluss festgestellt, und fast jeder fünfzehnte Verkehrstote ist auf einen alkoholbedingten Unfall zurückzuführen. Dies macht deutlich, dass Unfälle durch Alkoholeinfluss überdurchschnittlich schwere Folgen haben. Sie ereignen sich vorwiegend nachts mit einem Schwerpunkt nach Mitternacht und werden überwiegend von Männern verursacht. Der Anteil junger Fahrerinnen und Fahrer ist bei dieser Unfallursache nach wie vor groß.

Bereits in den 1960er-Jahren wurde die Erhöhung des Unfallrisikos durch Alkoholeinfluss untersucht. Die dabei gefundenen Ergebnisse wurden in späteren Untersuchungen im Wesentlichen bestätigt. Danach steigt bei einem Blutalkoholgehalt von 0,3 Promille das Unfallrisiko an. Ab 0,8 Promille wächst es rapide und exponentiell und ist bei 1,5 Promille 25-mal so hoch wie bei 0,0 Promille⁹⁾.



Alkohol beeinträchtigt die Fahrtüchtigkeit in vielfältiger Weise: Ab 0,3 Promille kommt es zu einer Einengung des Sehfelds und zu Problemen bei der Entfernungseinschätzung. Ab 0,5 Promille lässt die Reaktionsfähigkeit nach und es kommt zu einer Rotlichtschwäche. Ab 0,8 Promille zeigen sich Gleichgewichtsstörungen, es kommt zu einer deutlichen Einengung des Gesichtsfeldes (Tunnelblick) und zu einer Enthemmung. Im Bereich von 1,0 bis 1,5 Promille steigen Risikobereitschaft und Aggressivität an. Hierdurch kommt es zu typischen, alkoholbedingten Fahrfehlern: Andere Fahrzeuge werden beim Rückwärtsfahren gerammt, beim Ein- und Ausfahren von Parkplätzen kommt es zu Zusammenstößen, Richtungswechsel werden nicht signalisiert, bei Wartepflicht wird die Geschwindigkeit nicht angepasst, es wird auf der Fahrbahnmitte oder der falschen Fahrspur gefahren, stehende Fahrzeuge werden von hinten angefahren oder gestreift, es wird an unübersichtlichen Stellen mit zu geringem Abstand zum Gegenverkehr überholt, anderen wird die Vorfahrt genommen, zu Fuß Gehende werden nicht beachtet, das Fahrzeug kommt von der Straße ab.

Obwohl diese Auswirkungen bekannt sind, zeigen manche Fahrerinnen und Fahrer kein oder zu wenig Problembewusstsein. Die Gefahren geringer Alkoholmengen werden unterschätzt. Bleibt eine Alkoholfahrt folgenlos, wird dies als Bestätigung wahrgenommen: „Dann kann das ja wohl nicht so schlimm sein.“ Die Entscheidung, nach dem Trinken von Alkohol nicht mehr zu fahren, wird so lange aufgeschoben, bis der vielleicht vorhandene gute Vorsatz durch den Alkohol „aufgelöst“ wurde und die Entscheidungsfähigkeit alkoholbedingt eingeschränkt ist.

Nicht zu unterschätzen ist auch die Problematik des Restalkohols: Die Abbaugeschwindigkeit von Alkohol im menschlichen Körper beträgt nach Angaben des Bundes gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (BADS) nahezu konzentrationsunabhängig und praktisch linear durchschnittlich 0,15 bis 0,17 Promille pro Stunde (minimal 0,1 Promille, maximal 0,2 Promille). Ausgehend von einem mittleren Abbauwert von 0,15 Promille pro Stunde dauert es nach abgeschlossener Resorption bei einem Ausgangswert von ursprünglich ein Promille rund sechs bis sieben Stunden, bis man wirklich wieder nüchtern ist. Wer also bis spät in die Nacht hinein feiert und dabei alkoholische Getränke in größeren Mengen zu sich nimmt, ist daher am nächsten Morgen unter Umständen immer noch fahrtüchtig.

Hinzu kommt, dass die gesetzlichen Vorschriften zum Alkohol im Straßenverkehr kompliziert und für den Laien schwer verständlich sind. Die 0,5-Promillegrenze, ab der Fahren unter Alkoholeinfluss als Ordnungswidrigkeit gilt, dürfte den meisten Fahrenden bekannt sein. Dies gilt auch für die 1,1-Promillegrenze, bei der von absoluter Fahrtüchtigkeit ausgegangen wird. Weniger bekannt ist jedoch, dass bereits das Fahren mit einer Blutalkoholkonzentration von über 0,3 Promille eine Straftat darstellen kann, wenn es zu Ausfallerscheinungen kommt und damit eine Fahrtüchtigkeit vorliegt.

Erheblich klarer und eindeutiger wäre ein absolutes Alkoholverbot am Steuer, wie es von Verkehrssicherheitsorganisationen gefordert wird: Wer fährt, trinkt nicht, und wer trinkt, fährt nicht. Für Fahrerinnen und Fahrer wurde eine solche Regelung („Verbot des Genusses

von Alkohol vor und während der Fahrt“) bereits 2007 mit Erfolg eingeführt: Der Anteil der Alkoholunfälle ging bei den Fahrneulingen daraufhin stärker zurück als bei den übrigen Altersklassen.

Wer ist eine ideale Fahrerin oder ein idealer Fahrer?

„Kein Mensch soll durch Verkehrsunfälle getötet oder schwer verletzt werden.“ Die Vision Zero, der sich der DVR und viele andere Organisationen verpflichtet haben, will vor allem die für den Straßenverkehr Verantwortlichen in die Pflicht nehmen: Straßenplaner, Behörden, Fahrzeughersteller, Transportunternehmen, aber auch die Politik und die Rechtsprechung. Dennoch ist die Vision von null Verkehrstoten nicht möglich ohne die einzelnen Verkehrsteilnehmenden, ihr Verantwortungsbewusstsein und den Willen, sich sicher zu verhalten. Dazu gehört eine Fahrweise, die bewusst Risiken ausschaltet und sich an der Vermeidung von Unfällen orientiert.

„Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht. Wer am Verkehr teilnimmt hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.“ Diese Grundregel des § 1 StVO gibt die Richtung vor und bildet gleichzeitig die wichtigste Sicherheitsvorschrift dieser Verordnung. Der § 1 der StVO beinhaltet für alle Verkehrsteilnehmenden eine allgemeine Sorgfaltspflicht. Aufgrund der von Fahrzeugen ausgehenden Betriebsgefahr ist diese bei motorisierten Verkehrsteilnehmenden höher anzusetzen als bei zu Fuß Gehenden und Radfahrenden.

Die Wahl einer angepassten Geschwindigkeit und die Einhaltung eines ausreichenden Sicherheitsabstands sind zentrale Punkte einer sicherheitsorientierten Fahrweise. Gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden verhalten sich ideale Fahrende rücksichtsvoll, insbesondere gegenüber schwächeren Verkehrsteilnehmenden. Sie sind in der Lage, sich in andere Verkehrsteilnehmende hineinzuversetzen und Situationen auch aus deren Perspektive zu betrachten. Rücksichtsvoll fahren bedeutet auch, Fehler anderer gelassen hinzunehmen.

Grundvoraussetzung für unfallvermeidendes Fahren ist eine defensive Fahrweise. Dabei verzichten Fahrende bewusst auf dominantes und aggressives Verhalten und rechnen mit möglichem Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmender. Sie fahren nicht so, dass sie selbst am besten und schnellsten durchkommt, sondern so, dass das System Straßenverkehr funktioniert. Die idealen Fahrenden kennen die Einflüsse von Emotionen und

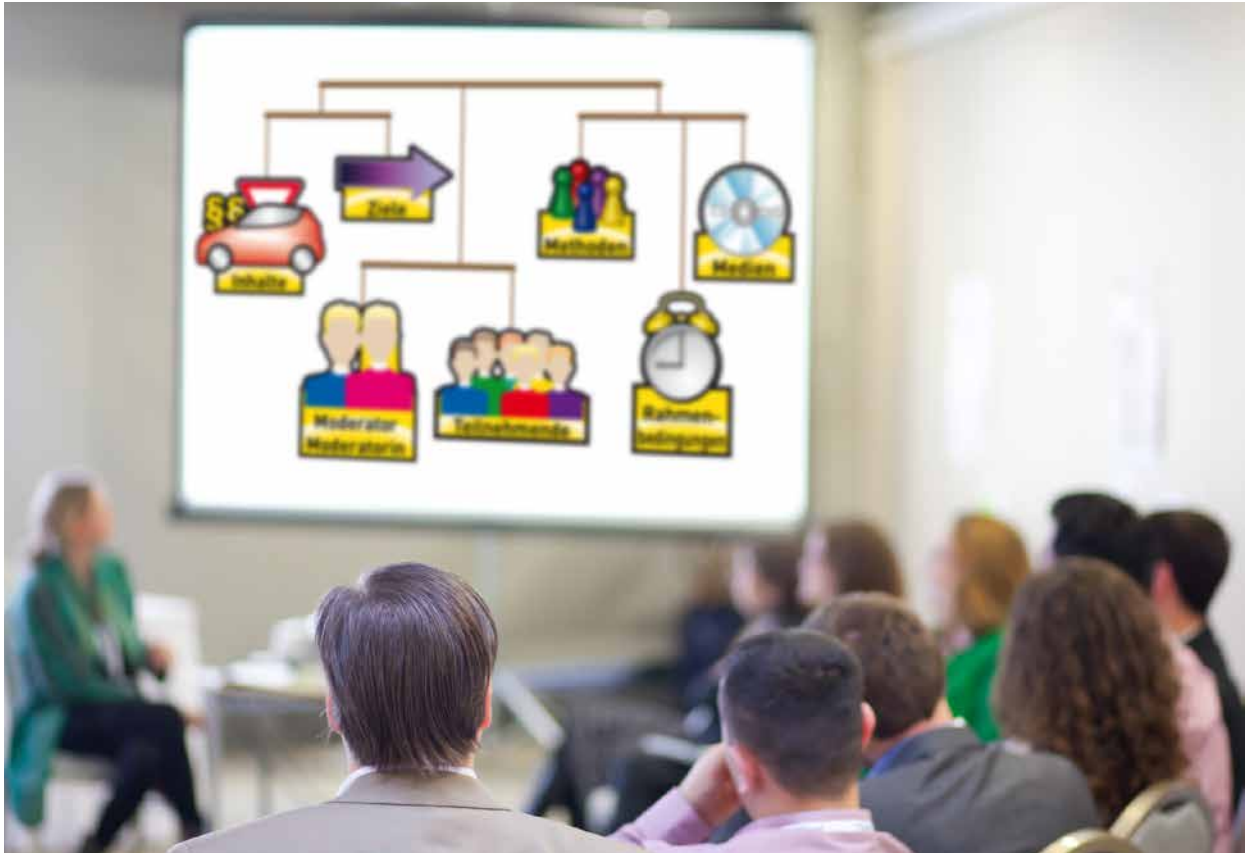
Motiven auf das Fahrverhalten und sind in der Lage, sich selbst zu kontrollieren. Sie können den Einfluss von sicherheitsabträglichen Emotionen begrenzen, nehmen aufkommenden Stress wahr und reagieren entsprechend – beispielsweise indem sie eine Pause machen.

Die idealen Fahrenden sind bereit, ihre Fahrweise selbstkritisch zu betrachten und dazuzulernen, beispielsweise durch die Teilnahme an Sicherheitstrainings. Eine realistische Selbsteinschätzung der eigenen Fähigkeiten gehört ebenso dazu wie der regelmäßige Sicherheitscheck für das Fahrzeug.

Literatur

- 1) Statistisches Bundesamt: Verkehrsunfälle 2021. Fachserie 8 Reihe 7, Wiesbaden 2022
- 2) http://www.schule-begeitet-fahren.de/fuehrerscheinklasse_b.html (31.07.2019)
- 3) Berger, Hermann-Josef; Bliersbach, Gerhard; Dellen, Rolf G.: Fahrformen und Erlebensentwicklungen bei der Teilnahme am Straßenverkehr, Köln: Arbeits- und Forschungsgemeinschaft für Straßenverkehr und Verkehrssicherheit - Institut an der Universität zu Köln 1975
- 4) <http://www.regel-gerecht.de/site.aspx?url=html%2Fumfrage%2Fauswertung.htm&umfrage1=j&umfrage3=j&umfrage5=j&umfrage7=j&umfrage8=j&u=Abschicken> (18.02.2015)
- 5) Ungerer, Dietrich: Informationsbelastung im Leben des Autofahrers, in: Polizei, Verkehr + Technik, Heft 11, 1990, S. 353-357
- 6) Strayer, David L.; Drews, Frank A.; Crouch, Dennis J.: Fatal Distraction? A Comparison of the Cell Phone Driver and the Drunk Driver, Universität Utah (USA) 2003
- 7) Sporer, Alexander: Neueste Ergebnisse der Unfallforschung der Deutschen Autoversicherer mit speziellem Schwerpunkt: Bremsen mit Motorrädern, in: Institut für Zweiradsicherheit e.V.: Sicherheit Umwelt Zukunft IV. Tagungsband der 4. Internationalen Motorradkonferenz 2002, Essen 2002
- 8) Deutscher Verkehrssicherheitsrat, Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (Hrsg.): Auf den Punkt 3: Studien „Fahren wie ein Profi“ - „Sicheres Fahren in Beruf und Freizeit“. Ergebnisse und Konsequenzen für die Präventionspraxis, Bonn 2009
- 9) BADS - Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (Hrsg.): Alkohol und Drogen im Straßenverkehr, Hamburg, 3. Auflage 2011





Didaktik

Das methodisch-didaktische Mobile

Didaktik ist die Lehre vom Lernen und Lehren. Insbesondere geht es dabei um die Auswahl und „Portionierung“ von Lerninhalten in Bezug auf die jeweiligen Lernenden. Die wissenschaftlichen Ansätze und Sichtweisen zur Didaktik sind unterschiedlich, so wie sich die Auffassungen des Lernprozesses an sich sowie die damit verbundenen Bildungstheorien in der Wissenschaft unterscheiden.

Eine Gruppe von beruflich Vielfahrenden soll in einer Unterweisung von einem Referenten oder einer Referentin über die Risiken der motorisierten Verkehrsteilnahme informiert werden. Damit sind bereits vier didaktische Komponenten festgelegt: Es gibt **Lernende**, in diesem Fall die Autofahrenden, es gibt eine **lehrende Instanz**, die Referentin oder den Referenten (Seminarleitungen, Trainerinnen und Trainer, Moderierende, Sicherheitsfachkräfte), und es gibt einen **Lernstoff** (Inhalte, Themen), in diesem Fall Gefahren im Straßenverkehr. Die Referierenden verfolgen damit das **Ziel**, die Fahrenden zu sicherem Verhalten zu befähigen und zu motivieren.

Die Seminarleitung muss sich Gedanken machen, wie die Aufgabe (= bei motorisierten Verkehrsteilnehmenden einen Lernprozess einzuleiten) durchgeführt werden kann. Eine Möglichkeit ist, die Vielfahrenden über ihre eigenen Erfahrungen im Straßenverkehr berichten zu lassen. Diese Erzählungen werden mithilfe der **Methode** (5. Komponente) eines Lehrgesprächs mit interessanten Informationen über sicheres Verhalten verknüpft. Außerdem veranschaulicht die Seminarleitung die bei einem Unfall auf das Fahrzeug einwirkenden Kräfte mithilfe verschiedener **Medien** (6. Komponente), z.B. durch Fotos, Illustrationen oder einem Film.

Es ist kaum ein gelenkter Lernprozess denkbar, bei dem diese sechs Elemente keine Rolle spielen. Die einzelnen Komponenten stehen miteinander in Beziehung und beeinflussen sich gegenseitig. Wer einen Lernprozess durchführen will, muss diese Komponenten bedenken und aufeinander abstimmen. Bildlich gesprochen müssen sie ins Gleichgewicht gebracht werden. Genau dies bringt das **methodisch-didaktische Mobile** zum Ausdruck.

Ein Mobile „funktioniert“ nur dann richtig, wenn seine einzelnen Elemente richtig austariert sind. Die genannten Komponenten müssen in jedem Seminarplan bedacht werden. Der Seminarplan ist der „Lehrplan“ einer Seminarleitung. Und er wird maßgeblich von den **Rahmenbedingungen** bestimmt: der Anzahl der Teilnehmenden, der Seminarlänge sowie dem -ort.

1. Ziele

Grundlegend für die Planung eines Seminars oder einer Unterweisung ist die Festlegung der Ziele. „Das Unfallrisiko der Teilnehmenden soll gesenkt werden“ ist zwar ein Ziel, aber ein sehr unspezifisches. Bei der Planung muss sich die Seminarleitung Gedanken darüber machen, was genau die Teilnehmenden bei der Maßnahme lernen sollen.

Wenn Seminarteilnehmende über das Autofahren gemäß StVO und typische Gefahrensituationen im Straßenverkehr nur rudimentäre Kenntnisse besitzen, wissen sie noch nicht genug. Bei **Nichtwissen** muss demnach Wissen vermittelt werden.

Wenn junge Beschäftigte eines Betriebes berichten, dass sie häufig schwierige und gefährliche Fahrsituationen erleben (dass sie z.B. Brems- und Ausweichmanöver ausführen müssen oder in Beinahe-Unfälle verwickelt sind), dann können sie offenbar noch nicht sicher genug Auto fahren, beispielsweise Gefahren frühzeitig erkennen und vermeiden (Gefahrenkognition) oder in unvermeidbaren Notsituationen richtig reagieren (Psychomotorik). Bei **Nichtkönnen** muss Können geübt oder trainiert werden.

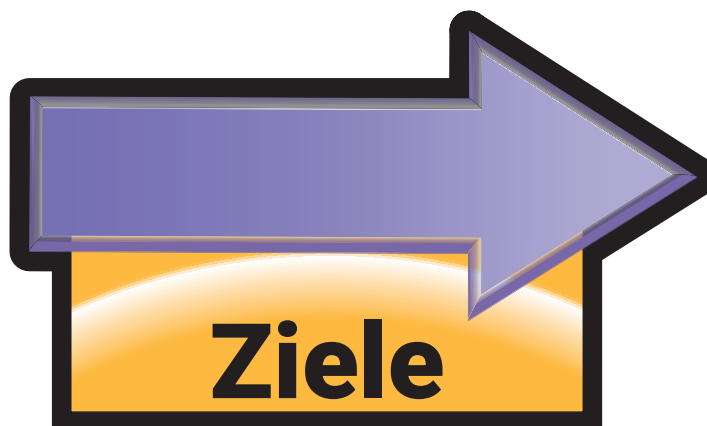
Wenn die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Seminars genau wissen, welche Vorschriften es gibt und ihr Auto in unterschiedlichen Fahrsituationen gut beherrschen können, und dennoch häufig in gefährliche Situationen, Bei-

nahe-Unfälle oder sogar Unfälle geraten, kann dies bedeuten, dass sie wider besseres Wissen nicht sicher fahren wollen, weil sie sich beispielsweise für gute/sichere Fahrende halten. Bei **Nichtwollen** hilft Motivation.

Diese drei Aspekte (nicht wissen – nicht können – nicht wollen) sollten sich in jedem Seminarplan bei den **Lernzielen** niederschlagen. Es reicht meistens nicht aus, dass die Teilnehmenden nach dem Seminar mehr wissen. Sie müssen ihr Wissen auch umsetzen können. Und ein neues Verhalten ist nur dann von Beständigkeit, wenn entsprechende Einstellungen und Motive dieses Verhalten wahrscheinlich machen und stabilisieren.

In der Praxis wird bei Seminarkonzepten manchmal auf konkrete Lernzielformulierungen verzichtet. Stattdessen werden im Seminarplan Themen genannt (Geschwindigkeit, Fahrphysik, Fahren in Herbst und Winter usw.). Dies reicht jedoch für einen zielgerichteten Lernprozess nicht aus, denn diese Themen sind lediglich der Stoff, der Lerngegenstand. Was genau dabei gelernt werden soll, ist damit noch nicht festgelegt. Richtig formulierte Lernziele beschreiben physische und psychische Leistungen der Lernenden, sie benennen anzustrebende **kognitive, psychomotorische und affektive Kompetenzen**. In der Pädagogik unterscheidet man je nach Detailliertheit der Zielformulierung Richtziele, Grobziele und Feinziele. Darauf soll jedoch hier nicht näher eingegangen werden.

Ohne eine ausreichend konkrete Zielformulierung sind Lernerfolgskontrollen nicht möglich. Auch im Hinblick auf einen effektiven Ressourceneinsatz ist eine konkrete Zielformulierung wichtig. Möglicherweise stellt man bei der Formulierung der Ziele fest, dass statt eines Theorie-seminars vielleicht ein praktisches Training viel geeigneter wäre. Im Folgenden werden beispielhaft einige Lernziele für die verschiedenen Bereiche formuliert.



Kognitive Lernziele

Beispiele. Die Teilnehmenden ...

- ... wissen, dass sie bei der Ausfahrt aus einem Kreisverkehr den Blinker setzen müssen;
- ... verstehen den Zusammenhang zwischen Geschwindigkeit und Bremsweg;
- ... erkennen, dass unter Stressbedingungen die Tendenz zu aggressiven Verhaltensweisen zunimmt;
- ... können zwischen Bremsweg und Anhalteweg unterscheiden.

Damit der Lernstoff auch behalten wird und später abrufbar ist, gestalten erfahrene Lehrende ihren Lernstoff so, dass Teilnehmende nicht unter- oder überfordert sind. Sie nutzen bei der Vermittlung von Inhalten anschauliche Visualisierungen, überfrachten die Themen nicht und binden die Teilnehmenden in die Wissensvermittlung ein, indem diese bei Gesprächen, Diskussionen und mit Berichten aus der Praxis den Wissensstoff vertiefen können.

Da Menschen, die jahrelang Auto oder Motorrad gefahren sind, ziemlich gefestigte kognitive Strukturen haben, ist ein generelles Umdenken bei einem Seminar eher unwahrscheinlich. Deshalb sollten sich Seminarleiterinnen und Seminarleiter eher kleine, wohldosierte Ziele vornehmen.

Damit sind wir bereits bei den Methoden, die einen weiteren Bestandteil des Mobiles darstellen (mehr dazu s.u.). Wer eine 30-minütige Präsentation zur Ladungssicherung „abspult“, muss wissen, dass dies Autofahrende – vorausgesetzt, sie kennen den Lernstoff nicht oder nicht gut genug – überfordert. Das menschliche Gehirn ist nicht in der Lage, zu viele Informationen auf einmal zu speichern. Das gerade Gelernte wird von neuen Informationen überlagert und „überlernt“. Wissen muss deshalb in geeigneter Dosierung, verständlich und anschaulich vermittelt werden.

Bei der Planung von Lernprozessen muss berücksichtigt werden, dass Wissen nicht von außen auf eine Person übertragen werden kann. Wissen muss im Gehirn einer/eines jeden Lernenden neu geschaffen werden. Bei diesem aktiven Prozess knüpfen Lehrende an bereits vorhandenes Wissen und vorhandene Strukturen an.

In der didaktischen Fachdiskussion hat diese Erkenntnis dazu geführt, dass die Bedeutung des selbst gesteuerten und selbst verantworteten Lernens stärker in den Vordergrund rückt. Nach diesem Verständnis schaffen Lehrende

jene Voraussetzungen, die es den Lernenden ermöglichen, sich weitgehend selbstständig das Wissen und die Kompetenzen zu erarbeiten. Sie begleiten die Lernenden also in dem Prozess und vermitteln nicht bloß Wissen.¹⁰⁾

Bei der Verkehrssicherheitsarbeit ist ein solches Konzept dann umsetzbar, wenn eine Gruppe längere Zeit kontinuierlich mit dem Thema konfrontiert werden kann. Für Auszubildende hat der DVR mit dem Projekt „GTI - Auto und mehr“ eine Konzeption geschaffen, die die Teilnehmenden über Projektarbeit und ein computerbasiertes Lernprogramm eigenverantwortliches Lernen ermöglicht. Auch bei der Durchführung von Zirkeln für Beschäftigte und Workshops im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit findet dieser Ansatz Anwendung.

Nach der international gebräuchlichen GDE-Matrix (Goals for Driver Education) unterscheidet man bei der Charakterisierung von Maßnahmen zur Fahraus- und Weiterbildung die folgenden Ebenen:

1. Fahrzeugbedienung,
2. Fahren im Verkehr (Bewältigung von Verkehrssituationen),
3. Einwirkung von Fahrmotiven, Fahrtzweck und Fahrtumständen auf die Fahrt,
4. Persönliche Werthaltungen und Einstellungen,
5. Kulturelle und soziale Hintergründe (Keskinen, Peräaho & Laapotti, 2010). Dies hat unmittelbare Auswirkungen für die Formulierung der Lernziele.¹¹⁾

Psychomotorische Lernziele

Beispiele. Die Teilnehmenden ...

- ... stellen den Sitz im Auto so ein, dass die Körperhaltung eine effektive Bedienung des Fahrzeugs ermöglicht;
- ... halten das Lenkrad beim Kurvenfahren so, dass sie wirksame Lenkkorrekturen durchführen können;
- ... bauen bei einer Notbremsung den erforderlichen Bremsdruck von Beginn an auf (Bremssschlag);
- ... sind in der Lage, einen Verletzten in die stabile Seitenlage zu bringen.

Wenn es die Rahmenbedingungen (z.B. Seminarort, Seminarzeit, Zusammensetzung und Größe der Teilnehmendengruppe) zulassen, ist bei einem Seminar die eigene Aktivität, das eigene Handeln unerlässlich. An selbstaufgeführte Handlungen, die von den übrigen Anwesenden und der Seminarleitung kommentiert wurden, erinnern sich Teilnehmende eventuell ein Leben lang. Im günstigen Fall kann diese Seminaraktivität dazu führen, dass bisherige Verhaltensweisen (z.B. die einhändige Lenkradhaltung) überdacht und das positiv-veränderte Verhalten zukünftig übernommen werden.

Erfolgslebnisse beim Seminar sind hilfreich und notwendig. Die Praxisaufgaben sollten deshalb so gestaltet sein, dass sie bewältigt werden können und nicht zur Frustration und Demotivation führen. Wer bei den Lernzielen seines Seminars formuliert: „Die Teilnehmenden können ...“ und dies auf eine konkrete Aufgabe bezieht, muss diese Aufgabe auch möglichst alle Anwesenden üben lassen. Wer lediglich im Seminarraum theoretisches Wissen vermittelt und dort Handlungsabläufe lediglich beschreibt, kann nicht davon ausgehen, dass dieses Wissen auch in der Praxis umgesetzt werden kann.

Affektive Lernziele

Beispiele. Die Teilnehmenden ...

- ... akzeptieren das Alkoholverbot für motorisierte Verkehrsteilnehmende;
- ... sind davon überzeugt, dass praktizierte Partnerschaft im Straßenverkehr allen Beteiligten Vorteile bringt;
- ... sehen Geschwindigkeitskontrollen als Beitrag zum Schutz aller, vor allem der schwächeren Verkehrsteilnehmenden;
- ... sind selbstbewusst und reagieren gelassen auf mitfahrende Personen, die sie zu schnellerem Fahren verleiten möchten;
- ... wollen lieber sicher als schnell unterwegs sein.

Ein schwieriges, aber lohnendes Unterfangen ist die Absicht, die Einstellungen der Teilnehmenden (zu sich selbst und ihren Fähigkeiten, zu anderen Verkehrsteilnehmenden, zu Regeln etc.) und ihre Motive zu verändern. Denn wie bereits beschrieben, ist das „Nichtwollen“ ein erheblicher Faktor beim Zustandekommen vieler Unfälle.

Einstellungen zu anderen Verkehrsteilnehmenden und zu Verhaltensweisen im Straßenverkehr werden langfristig angelegt. Sie bilden sich in erster Linie durch die Orien-

tierung an Vorbildern heraus und werden durch eigene Erfahrungen weiter beeinflusst. Hier kann die Seminarleitung durch die eigene Person überzeugen. Vorausgesetzt, er oder sie vertritt zu konkreten Fragen einen klaren (verkehrssicheren) Standpunkt und macht dies zur Leitlinie des eigenen Verhaltens. Wer sicheres Verhalten von anderen fordert, sich selbst aber wenig vorbildlich verhält, macht sich unglaubwürdig. Gerade weil Einstellungen langfristig entstehen, sind sie nur schwer zu beeinflussen. Wer aber deshalb ganz darauf verzichtet, lässt einen für das Verkehrsverhalten wesentlichen Bereich außer Acht.

Ebenfalls für das Verhalten entscheidend sind Motive: Ein Motiv ist ein einzelner innerer Anlass, gewissermaßen der Impuls zu einer Handlung. Bei Verhaltensweisen, insbesondere jüngerer männlicher Verkehrsteilnehmer, steht nicht immer im Vordergrund, sicher ankommen zu wollen. Manchmal geht es ihnen mehr darum, Anerkennung zu bekommen, sportlich und erfolgreich auf andere zu wirken, als cool und als Köhner angesehen zu werden. Dieser Prozess muss zunächst einmal bewusst gemacht werden, bevor Teilnehmende lernen können, sich stärker an den eigenen Überzeugungen zu orientieren als an den Meinungen anderer.

Aus der Psychologie weiß man zudem, dass Motive und Einstellungen nicht unmittelbar in Handlungen umgesetzt werden. Bevor dies geschieht, prüft man zumeist mögliche Konsequenzen bzw. Nachteile. Indem mögliche Gefahren und Risiken verdeutlicht werden, kann dies die jeweilige Handlung also durchaus beeinflussen.

2. Inhalte

Lerninhalte sind nicht identisch mit den Zielen. Lerninhalte (umgangssprachlich: Themen) beschreiben das, was Lernende beigebracht bekommen, tun oder üben, um ein Lernziel zu erreichen.

Ein Beispiel: Die Beschäftigten eines Betriebes sollen besondere Risiken des Fahrens bei Herbst und Winter kennenlernen. Hierzu passende Lerninhalte können sein: witterungsspezifische Ausrüstungsvorschriften für Kfz; rechtliche Vorschriften zur Anpassung der Fahrweise an die Witterungsbedingungen; veränderte Reifenhaftung bei Nässe, Schnee und Eis; unterschiedliche Bremswege mit Sommer- und Winterreifen; Rechenmodelle des



notwendigen Sicherheitsabstands bei Nebel; Auswirkungen eingeschränkter Sicht bei Dunkelheit; witterungsbedingte Sinnestäuschung beim Schätzen von Entfernungen.

Das Erreichen der Lernziele hat Vorrang, nicht das Vermitteln möglichst vieler Inhalte in möglichst kurzer Zeit.

Wichtig bei der Auswahl von Themen sind drei didaktische Prinzipien:

- Ein Lerninhalt sollte möglichst exemplarisch sein. Wer beispielsweise ein Prinzip der Fahrphysik verstanden hat, ist in der Lage, dieses Prinzip in anderen Situationen und bei anderen Fahrzeugen anzuwenden.
- Ein Lerninhalt sollte möglichst einen Realitätsbezug aufweisen. Beispiele aus der Praxis und Erfahrungsberichte der Teilnehmenden sind unumgänglich.
- Ein Lerninhalt sollte möglichst Bedeutung für die Zukunft haben. Die Zukunft ist in diesem Falle die zukünftige Fahrpraxis. Lerninhalte, die nicht umsetzbar und realisierbar sind, bleiben meist ohne nachhaltige Wirkung.

Die Inhalte sollten in ihrer Komplexität den Aufnahmefähigkeiten der Teilnehmenden angepasst und strukturiert sowie gut verständlich aufbereitet sein.

3. Methoden

Methoden sind (Lern-)Wege zum Erreichen eines Ziels. Wer Ziele setzt, muss die geeigneten Wege finden, auf denen die Teilnehmenden diese Ziele auch erreichen können. Eine PowerPoint-Präsentation ist nicht unbedingt das ideale und immer passende Mittel für die Verkehrssicherheitsarbeit. Sie kann angebracht sein, wenn es darum geht, eine begrenzte Anzahl konkreter Informationen anschaulich zu vermitteln. Das menschliche Gehirn ist jedoch nicht in der Lage, zu viele Informationen auf einmal zu speichern. Schwierig wird es zudem bei Seminaren dadurch, dass die Gruppen meist nicht homogen zusammengesetzt sind, sondern heterogen hinsichtlich Vorkenntnissen, Erfahrungen, kulturellen Hintergründen und Sprachkenntnissen. Insofern ist die Wissensvermittlung per Vortrag meistens ungünstig, da sie in der Regel niemandem richtig gerecht wird. Sie kann allenfalls in kurzen Phasen angebracht sein, wenn es darum geht, überschaubare und fassbare Informationen als „Input“ in eine Gruppe zu geben.

Die Teilnehmenden müssen beim Seminar so oft wie möglich eingebunden werden – im Plenum und in Klein-

gruppen. Das Prinzip der Teilnehmendenorientierung ist heute ein fester Bestandteil der Seminararbeit. Menschen haben unterschiedliche Begabungen, Interessen, Lernbereitschaften und Wertvorstellungen. Sie besitzen unterschiedliche Kenntnisse, Fertigkeiten und Motivationen. Wer diese unterschiedlichen Aspekte berücksichtigen will, darf nicht über die Teilnehmenden „hinwegreden“, sondern muss sie – wann immer möglich – aktiv in das Geschehen einbeziehen. Hier können sie ihre Erfahrungen einbringen, ihre Bedenken äußern, widersprechen, zustimmen – kurz: mit den anderen interagieren. Im Folgenden werden einige dieser aktivierenden Methoden kurz vorgestellt.

- **Lehrgespräch:** Ein gelenktes Lehr- bzw. Unterrichtsgespräch, wie wir es aus der Schule kennen, kann durchaus geeignet sein, flexibel auf die Lernvoraussetzungen der Teilnehmenden einzugehen und sie aktiv in das Geschehen einzubinden. Diese Methode führt jedoch häufig dazu, dass das Gespräch nur von einigen Personen getragen wird, während andere, die „Stillen“, eher im Hintergrund und möglicherweise innerlich unbeteiligt bleiben.
- **Gruppenarbeit:** Eine effektive Gruppenarbeit bündelt die Erfahrungen der Teilnehmenden und führt in der Regel zu Ergebnissen, die von den meisten akzeptiert werden. Dies kann ein erster Schritt zur Einstellungsänderung und zur späteren Verhaltensänderung sein. Gruppenarbeit ist meistens weniger erfolgreich, wenn sie lediglich der Wissensabfrage unter den Teilnehmenden dient.
- **Partnerarbeit:** Sie ist eine sehr effektive und schnelle Methode, ein Ergebnis zu „erwirtschaften“ und gleichzeitig das gesamte Seminar einzubinden. Bei der Part-



nerarbeit reden alle (jeweils miteinander) und teilen ihre Meinung und ihr Wissen mit dem Gegenüber. Niemand kann sich schweigend „verstecken“. Im auf die Partnerarbeit folgenden Plenum werden die einzelnen Ergebnisse zusammengetragen, miteinander verglichen, diskutiert und eventuell ergänzt.

- **Referat/Vortrag:** Immer dann, wenn notwendiges Basiswissen vermittelt werden muss, ist in einem Seminar ein Kurzvortrag (fünf bis maximal zehn Minuten) ein Mittel der Wahl. Ein Vortrag ist dann wirksam, wenn er gut strukturiert ist und wenn die Themen logisch aufeinander aufbauen. Die Vortragenden sollten verständlich sprechen und die Lernaufgabe sollte weder zu schwer, noch zu leicht erreichbar sein.
- **Präsentation:** Hier wird die mündliche Information kombiniert mit anschaulichen Visualisierungen. Der Lerneffekt ist durch die Nutzung des zusätzlichen Sinnes „Auge“ in der Regel höher als bei einem Vortrag ohne Visualisierung. Auch die Teilnehmenden können eine Präsentation halten, beispielsweise zum Vorstellen der Ergebnisse einer Gruppen- oder Projektarbeit.
- **Moderation:** Die Moderation ist die Leitung von Besprechungen, Arbeitsgruppen oder Teamsitzungen. Moderierende sind damit hauptsächlich für den methodischen Ablauf verantwortlich. Sie binden die Teilnehmenden aktiv in den Arbeitsprozess ein, damit deren Kenntnisse und Kompetenzen die Qualität des Ergebnisses verbessern. Wichtig ist dabei die Visualisierung von Teilnehmendenbeiträgen und Ergebnissen. Die Gruppe trägt die Verantwortung für das Seminarergebnis und die Umsetzung der vereinbarten Maßnahmen mit. Moderierende leiten Gespräche, indem sie zielführende, zumeist offene Fragen stellen, gut zuhören und den Teilnehmenden Raum zum Lernen geben. Insofern ist eine Seminarleitung in der Verkehrssicherheitsarbeit meist kein Moderator oder Moderatorin im klassischen Sinne, da er oder sie auch präsentiert, demonstriert und Gespräche zielorientiert leitet.

Darüber hinaus gibt es weitere aktivierende Methoden, die je nach Thema und Teilnehmergruppe flexibel eingesetzt werden können. Diese werden im Beitrag „Kleines Methoden-ABC?“ (ab Seite 28) detailliert beschrieben.

4. Medien

Medien sind Hilfsmittel, nicht mehr und nicht weniger. Manchmal haben sie jedoch die Tendenz, sich zu selbstständigen. Wer über einen guten, umfangreichen Foliensatz zu einem bestimmten Thema verfügt, möchte ihn vielleicht gern in einem zweistündigen Seminar einsetzen, auch wenn er für die Gruppe eigentlich zu differenziert oder zu umfangreich ist. In diesem Fall sollten lieber einige prägnante Folien ausgewählt werden. Auch ein Film mit einer Länge von 45 Minuten ist für diese Lernsituation unangebracht. Auch hier ist es besser, lediglich Ausschnitte zu zeigen und das Gezeigte unter speziellen, auf die Teilnehmenden zugeschnittenen Fragestellungen zu diskutieren.



Medien, ob Demonstrationsmaterialien oder Präsentationen (z.B. PowerPoint) dienen dem Erreichen der Lernziele und damit dem Lernerfolg der Teilnehmenden. Insofern sollten sie bei einem Seminar sparsam eingesetzt werden, um die visuellen Eindrücke bei den Teilnehmenden nicht zu überfrachten. Medien können wertvolle Hilfestellungen bieten, beispielsweise ein Foto zur Visualisierung eines Unfalls oder ein kurzes Video, das die Dynamik einer Fahraufgabe demonstriert. Gut eingesetzte Medien können zur Diskussion anregen.

Die Visualisierung von gemeinsam erarbeiteten Ergebnissen, sei es auf Tafeln, Flipcharts oder Pinnwänden, ist unverzichtbar und verbessert den Lernerfolg. Auch hier entscheidet das Lernziel über den Einsatz der Medien: Eine Pinnwand ermöglicht es, gedankliche Prozesse sichtbar zu machen, indem etwa Begriffe in Gruppen zusammengefasst (geclustert) werden, indem man sie umsortiert oder in eine Reihen- bzw. Rangfolge bringt. Ein Flipchart hingegen eignet sich zum Festhalten von Merkpunkten. Wichtige Ergebnisse, die auf einem Flipchartbogen notiert sind, sollten deshalb nicht einfach nach hinten umgeschlagen, sondern im Raum aufgehängt werden, damit sie im Blickfeld der Gruppe bleiben.

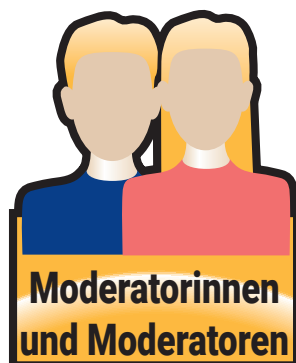


5. Teilnehmende

Die Teilnehmenden unterscheiden sich nicht nur im Hinblick auf ihre unterschiedlichen soziokulturellen Hintergründe und ihre unterschiedlichen Fähigkeiten und Fertigkeiten, sondern auch im Hinblick auf ihre bisherigen Erfahrungen im Straßenverkehr. Auch die individuellen Verfassungen, beispielsweise Müdigkeit, Abgespanntheit, Überforderung oder privater Ärger, spielen eine Rolle. Alle Teilnehmenden repräsentieren zudem ganz unterschiedliche Lerntypen. Unterschieden wird dabei häufig in visuelle oder auditive Typen, aber auch Riechtypen oder taktile Typen, die möglichst viel anfassen müssen, um es zu begreifen. Selbstverständlich kann eine Seminarleitung nicht per se herausfinden, welcher Teilnehmer oder welche Teilnehmerin eher zu welchem Typus neigt und allen den optimalen Zugang zur Thematik anbieten. Die Tatsache, dass in jeder Menschengruppe unterschiedliche Lerntypen versammelt sind, sollte daher bei der Seminarplanung insofern berücksichtigt werden, als dass die Teilnehmenden im Seminar nicht nur hören oder nur sehen dürfen, sondern möglichst mit allen Sinnen lernen können. Das Prinzip der Teilnehmendenorientierung erfordert, dass alle trotz ihrer Individualität und ihrer Zugehörigkeit zu unterschiedlichen Lerntypen ihr eigenes Lerntempo und ihren eigenen Lernweg möglichst optimal beschreiten können.

6. Moderatorinnen und Moderatoren

Eine wesentliche „Systemkomponente“ in dem Mobile sind die Seminarleitung, die Referierenden bzw. die Moderierenden. Sie begleiten die Teilnehmenden beim Lernen und verfügen über eine Anzahl von Kompetenzen, die sie zu dieser Tätigkeit befähigen. Er



oder sie hat jedoch auch unterschiedliche Stimmungen und Launen, ist mit seinem bzw. ihrem Leben zufrieden oder hat private Probleme, thematische Vorlieben und manchmal Wissenslücken, besitzt an einem Tag Vitalität, an einem anderen mangelnde Fitness. Und selbstverständlich haben auch Seminarleitungen Motive, die sie zum Handeln antreiben.

Dozentinnen und Dozenten, die bislang rein kognitiv orientierten Frontalunterricht betrieben haben, müssen umlernen, wenn sie teilnehmendenorientiert vorgehen statt moderieren wollen. Aber es lohnt sich, denn wer sich anspruchsvollere Ziele setzt und bemerkt, dass sie am Seminarende erreicht wurden, kann zufrieden mit seiner bzw. ihrer eigenen Tätigkeit sein.



Rahmenbedingungen

- ▶ **Anzahl der Teilnehmenden:** Bei 25 Teilnehmenden nimmt eine einzige (gute) Frage der Moderation mit jeweils einer Antwort von jeder teilnehmenden Person leicht eine halbe Stunde Zeit in Anspruch. Im gelenkten Gespräch ist es schwierig, in einer so großen Gruppe alle gleichermaßen zu Wort kommen zu lassen. Eine kleinere Gruppengröße eignet sich besser für eine teilnehmendenorientierte Vorgehensweise. Die Gruppe sollte jedoch auch nicht zu klein werden, da sonst bei Gesprächen die Dynamik fehlen kann, die durch unterschiedliche Sichtweisen und Erfahrungen zustande kommt. Erfahrungsgemäß sind Gruppen mit zehn bis max. 16 Teilnehmenden optimal. Die Anzahl der Beteiligten beeinflusst ganz wesentlich die erreichbaren Lernziele sowie die auszuwählenden Inhalte und Methoden.

- ▶ **Seminardauer:** Wie viel Zeit steht zur Verfügung? Eine Unterweisung zur Verkehrssicherheit könnte auch eine Woche dauern, und dennoch hätten alle Beteiligten das Gefühl, noch nicht alles zu wissen und zu können. Eine Reduzierung der Themen ist also enorm wichtig, damit in der gebotenen Zeit die Inhalte auch so vertieft werden können, dass die Lernziele erreicht werden, vor allem dann, wenn die Beteiligten nach dem Seminar etwas „können sollen“. Bei einem Seminar mit zu vielen Teilnehmenden und zu vielen Themen bleibt als Methode nur der Vortrag oder die Präsentation mit den zuvor skizzierten Nachteilen.

Weitere Fragen, die die Seminarplanung beeinflussen:

- ▶ Wie ist der **Seminarraum** beschaffen (Größe, Tageslicht, Raumklima, Seminartechnik, Verdunklungsmöglichkeit)?
- ▶ Welche **Sitzordnung** ist möglich und angemessen (Kreis, U-Form, Rechteck, Kinobestuhlung)?
- ▶ Wie ist die **Verpflegung** (Tagungsgetränke, Pausensnacks, Essen)?
- ▶ Gibt es einen **Platz in der Nähe** für Fahrdemonstrationen oder Übungen?

Unvollständige Liste der Dinge, die man in der Erwachsenenbildung vermeiden sollte:

1. Einem Seminarplan gehen keine oder keine realistisch formulierten Lernziele voraus („Wer nicht weiß, wo er hinwill, gerät schnell dahin, wo er nicht hinwill.“). Inhalte, Methoden und Medien sind dann beim Seminar unverbindlich, der Lernerfolg kann nicht überprüft werden.
2. Ein Seminarplan enthält eine große Menge an Themen und ein eng begrenztes Zeitbudget. Als Methode bleibt eigentlich nur eine Ansammlung von Referaten und Präsentationen. So lernen Menschen nichts oder nur wenig.
3. Ein Seminarplan enthält eine angemessen reduzierte Anzahl von Themen und die dazu passenden teilnehmendenorientierten Methoden – aber es werden 30 Teilnehmende für ein Seminar eingeladen. Die Zeit galoppiert beim Seminar davon und ein großer Teil der geplanten Arbeitsschritte muss unter den Tisch fallen.
4. Ein Seminarplan beinhaltet eine große Zahl an Medien: von der Präsentation zum Film, zurück zur Präsentation, weiter online zur Demonstration eines interaktiven Portals hin zu den letzten Charts der Präsentation

inklusive abschließendem Lehrvideo. Medien werden als Selbstzweck eingesetzt, nicht als Hilfsmittel.

5. Ziele, Inhalte, Methoden und Medien eines Seminarplans stehen in ausgewogenem Verhältnis zueinander, 16 Teilnehmende mit ähnlichem Wissen und Können sitzen lernbegierig und erwartungsfroh vor der Seminarleitung – und diese ist schlecht vorbereitet, langweilig, leidenschaftslos oder ihren Teilnehmenden gegenüber wenig interessiert.
6. Ein Seminarplan beinhaltet spannende und lehrreiche Themen, gut aufbereitet. Die Beteiligten aber sind gelangweilt, weil sie den dargebotenen Lehrstoff in- und auswendig kennen. Oder sie sind überfordert, weil der Stoff zu schwer für sie ist.
7. Die Lernvoraussetzungen in einem Seminarplan sind stimmig, aber der Seminarraum ist zu klein und hat kein Tageslicht. Die Sitzordnung ist für eine Kinovorführung ideal, erlaubt aber nicht, dass sich die Teilnehmenden ansehen und miteinander diskutieren können. Die Getränke fehlen, die Luft im Raum ist schlecht, die Pausen sind zu kurz, das Mittagessen eine Katastrophe.

Eine gute Seminarleitung wird immer versuchen „das Mobile“ trotz vieler Zwänge einigermaßen auszutarieren. Wer möglichst viele oder gar alle Komponenten des Mobiles bei der Planung einer Lehrveranstaltung berücksichtigt und mit Leidenschaft und Überzeugung moderiert, hat gute Bedingungen für den Erfolg geschaffen. Und damit für einen Zuwachs an Verkehrssicherheit der ihm bzw. ihr anvertrauten Menschen.

Viel Spaß und Erfolg!

Literatur

- 10) Arnold, Rolf; Gómez Tutor, Claudia: Grundlinien einer Ermöglichungsdidaktik. Bildung ermöglichen - Vielfalt gestalten, Augsburg 2007
- 11) Hatakka, M.; Keskinen, E.; Gregersen, N. P.; Glad, A.; Hernetkoski, K.: From control of the vehicle to personal self-control. Broadening the perspectives to driver education. Transportation Research Part F, 5 (3), 201-215, 2002



Kleines Methoden-ABC

Methoden sind die Lernwege der Seminarteilnehmerinnen und -teilnehmer, die diese in letzter Konsequenz zum selbstständigen Handeln führen sollen. Und das kann nicht in künstlichen Lernsituationen geschehen, die das Leben der Teilnehmenden nicht berühren, ihnen keinen Spaß machen und ihre Gefühle kaltlassen. Die folgenden methodischen Vorschläge können helfen, ein Seminar spannend und lehrreich zu gestalten.

Aquarium

Beim Aquarium wird das Seminar in fünf Arbeitsgruppen aufgeteilt, die sich arbeitsgleich mit einem Thema beschäftigen. Jede Arbeitsgruppe wählt einen Sprecher oder eine Sprecherin. Nach der Arbeitsgruppenphase (ca. 20 Minuten) setzen sich die fünf Sprecherinnen



und Sprecher der Arbeitsgruppen in einen Stuhlkreis, die Seminarleitung moderiert das Gespräch ohne zu bewerten und zu kommentieren. Die Sprecherinnen und Sprecher der jeweiligen Arbeitsgruppen geben Standpunkte und Ergebnisse der Gruppe wieder. Die restlichen Mitglieder der fünf Arbeitsgruppen sitzen im Kreis um die

Diskutierenden herum (Aquarium) und hören

lediglich zu. Sie kommentieren und bewerten erst in einer abschließenden Diskussion das „Aquarium-Gespräch“.

Das Gespräch im Innenkreis sollte eher knapp bemessen sein (max. 15 bis 20 Minuten). Die kleine Gruppe versucht stellvertretend für das ganze Seminar ein Thema zu erörtern, Ergebnisse auszutauschen und eine Entscheidung zu treffen.



Der Name „Aquarium“ rührt daher, dass die Diskussion, die die Sprecherinnen und Sprecher der Kleingruppen auf Basis der von ihren Gruppen erarbeiteten Ergebnisse führen, von den anderen Gruppenmitgliedern zunächst „von außen“ beobachtet wird – eben wie die Besucherinnen und Besucher eines Aquariums die Fische im Becken anschauen. Im Gegensatz hierzu werden die Beobachtenden in unserem Aquarium anschließend aktiv, indem sie nämlich das Gehörte reflektieren und ihrerseits kommentieren. Hierdurch erfährt das Gespräch eine zweite vertiefende Phase. Die Methode stellt große Anforderungen an die Gruppensprecherinnen und -sprecher, da diese für ihre Gruppe agieren müssen. Sie eignet sich besonders gut für die Diskussion kontroverser Themen oder von Entscheidungsfragen.

Mögliche Themen/Fragestellungen:

- Sollten generelle Geschwindigkeitsbegrenzungen von 130 km/h auf Autobahnen und 80 km/h auf Landstraßen eingeführt werden?
- Sollte es in jedem motorisierten Fahrzeug einen Unfalldatenspeicher geben?

Die Methode eignet sich auch in Kombination mit der sogenannten Dilemma-Diskussion (siehe Seite 31). In einer Variante des „Aquariums“ bestreitet die Seminarleitung lediglich die ersten Minuten, umreißt das Thema nochmals, definiert die Aufgaben und zieht sich anschließend aus dem inneren Stuhlkreis zurück.

Blitzlicht

Ein Blitz in der Natur bringt für Bruchteile von Sekunden Licht ins Dunkel und erleuchtet die Szenerie. In Arbeits- und Seminargruppen ist eine „Beleuchtung der Situation“ oft notwendig, damit die Gruppe klar erkennen kann, was los ist und handlungsfähig bleibt. Jeder stellt dabei seine Sichtweise der gesamten Gruppe zur Verfügung.

Beim Blitzlicht kann es um das Thema gehen, um die Gefühle und Befindlichkeiten in der Gruppe oder um die Zufriedenheit mit dem Arbeitsprozess. Zu einer präzisen Frage äußern sich alle Teilnehmenden in wenigen Sätzen. Die Gruppe hört nur zu. Wenn der Durchgang beendet ist, können alle die Stimmung und die Gefühle von Zufriedenheit oder Unzufriedenheit besser nachvollziehen. In der Gruppe werden die augenblicklichen Gedanken und Gefühle eines jeden Teilnehmers und jeder Teilnehmerin transparent. Es wird klar, was in der Gruppe aktuell los ist.

Blitzlichter erweisen sich in Seminaren als äußerst hilfreich:

- zu Beginn als Einleitung,
- in schwierigen Situationen, als Bestandsaufnahme oder wenn sich Unlust zeigt,
- in der Schlussrunde, um abschließende Gedanken aufzunehmen.

Alle Teilnehmenden äußern sich, damit alle Sichtweisen Gehör finden. Diskussionen und Nachfragen sind nicht erlaubt. Anschließend kann gemeinsam geklärt werden, ob das Blitzlicht für sich allein stehen kann oder ob sich die Weiterarbeit verändern sollte, zum Beispiel durch neue Fragestellungen und Aufgaben, oder ob die festgestellten Störungen zunächst geklärt werden.

Mögliche Fragestellungen:

- Was erwarten Sie von diesem Seminar?
- Wie ist Ihre Position zum Thema XY?
- Welche Alternativen schlagen Sie vor?
- Wie ist Ihre Stimmung nach dem letzten Arbeitsschritt?
- Wie bewerten Sie unser Seminar und was können Sie daraus in der Praxis umsetzen?
- Was hat Sie geärgert und was gefreut?

Brainstorming

Das Brainstorming ist eine Methode, bei der möglichst viele Einfälle, Ideen und spontane Gedanken zu einem Projekt, Problem, Vorhaben oder einer Fragestellung gesammelt werden. Alle Beiträge der Teilnehmenden werden festgehalten und können zur Weiterarbeit genutzt werden. Es gibt viele Brainstorming-Methoden. Allen gemeinsam ist, dass sie die Kreativität und Spontaneität der Teilnehmenden nutzen und fördern und dass die gesammelten Beiträge die Basis für spätere Lösungs- und Entscheidungsdiskussionen sind.

Mit einem Brainstorming sollen die Kenntnisse und Erfahrungen der Teilnehmenden ungefiltert für die Arbeit nutzbar werden. Deshalb gibt es keine Beschränkung bei der Produktion von „Geistesblitzen“:

- Alle Beiträge werden schriftlich und für alle sichtbar festgehalten, um sie danach gemeinsam auszuwerten.
- Alle können sich mehrfach äußern. Je mehr Einfälle, desto besser.

- Es gibt keine hemmenden Regeln, beispielsweise Redelisten, sondern die direkte, spontane Äußerung von Vorschlägen wird gewünscht.
- Auch und gerade „verrückte“ und noch so ausgefallene Ideen sollen und dürfen genannt werden.
- Kritik und Bewertungen sind untersagt – alle können ihre Ideen vorbringen.
- Die Vorschläge müssen erst „verdaut“ und thematisch geordnet werden, bevor eine endgültige Bewertung stattfindet.
- Es muss genügend Zeit zur Verfügung stehen. Erst wenn die spontanen Ideen geäußert sind, folgen in der Regel die originelleren und problemorientierten Gedanken.

Länger als 30 Minuten sollte ein Brainstorming jedoch nicht dauern.

Demonstration

Einige physikalische und fahrdynamische Zusammenhänge und Wirkweisen können bei Seminaren – manchmal mit einfachen Mitteln – demonstriert werden. Zum Beispiel der Reibwert zwischen einem Ladegut (z.B. Plastikwürfel) und einem Material (z.B. Holzbrett) mit und ohne Anti-Rutschmatte oder die Wirkung des Sicherheitsgurtes (s. Abb.). Bei der Demonstration ist darauf zu achten, dass der Vorgang für alle gut sichtbar ist und dass die begleitenden Informationen klar und verständlich dargestellt werden. Komplexere Demonstrationen sollten möglichst in einzelne, kurze Abschnitte unterteilt werden. Auf schwierige Abschnitte und wichtige Effekte kann die Seminarleitung vorher hinweisen. Eine Demonstration kann aber auch ohne Kommentar vorgeführt werden und Teilnehmende können anschließend (im Plenum oder in Kleingruppen) den Prozess besprechen und selbst Ursachen und Zusammenhänge diskutieren.



Manchmal bietet es sich an, Teilnehmende selbst eine Demonstration vornehmen zu lassen. Wenn sie dabei mit eigenen Worten die einzelnen Schritte erklären, hat die Seminarleitung eine gute Möglichkeit zu erkennen, ob der Lernstoff verstanden wurde. Demonstrationen bringen Bewegung ins Seminar und führen in der Regel zu positiven Erinnerungsleistungen bei den Beteiligten. Wichtig für eine gelungene Demonstration ist, dass die Ergebnisse reproduzierbar sein müssen. Bei einer Wiederholung des Vorgangs muss sich das gleiche Ergebnis zeigen. Das setzt voraus, dass die Durchführenden sich in der Materie auskennen und die Bedingungen, unter der die Demonstration durchgeführt wird, kontrollieren. Ein weiteres Beispiel für Demonstrationen sind Bremswegvergleiche aus verschiedenen Geschwindigkeiten, wie sie bei Sicherheitstrainings durchgeführt werden.

Dilemma-Diskussion

Dilemma-Situationen sind Konfliktsituationen, in denen sich ein Individuum zwischen Handlungsweisen entscheiden muss, die – zumindest partiell – mit anerkannten Normen in Konflikt stehen. Dilemma-Diskussionen bei Seminaren werden verwendet, um das moralische und



demokratische Urteilsvermögen von Menschen zu stärken. Unter dem Gesichtspunkt einer sicheren Verkehrsteilnahme geht es beispielsweise um Fragen wie: „Mit zwei Gläsern Bier fahren oder nicht, wenn die Tochter nachts an einer Haltestelle steht und den letzten Bus verpasst hat?“ Die Aufgabe der Seminarleitung ist es, die Diskussion zu planen und zu lenken. Sie achtet darauf, dass die entscheidenden Aspekte diskutiert werden und gibt Denkansätze. Die persönliche Auffassung der Seminarleitung

zu dem Thema ist lediglich eine Meinung unter vielen. Die Seminarteilnehmenden sollen nicht von diesen persönlichen Ansichten überzeugt werden. Es kommt nicht so sehr auf die Wahl einer bestimmten Handlungsalternative an, als vielmehr darauf, wie sie begründet wird. Primär geht es um die Art des Urteilens. Die Seminarleitung muss Unterschiede im (moralischen) Urteilsniveau akzeptieren und die Teilnehmenden ermutigen, einen Standpunkt zu vertreten, der ihnen angemessen erscheint.

Die Gesprächsführung sollte sich zur Steuerung der Diskussion Fragen überlegen, mit denen die Kernaspekte des Konflikts getroffen werden, zum Beispiel:

- Zwischen welchen Handlungsalternativen muss der Protagonist der Geschichte entscheiden?
- Nach welchen Prinzipien kann man ein Dilemma beurteilen (beispielsweise Rechtsnormen, Konventionen, Werte)?

Die Gesprächsführung sollte zusätzlich Informationen bereithalten, um die Geschichte abwandeln zu können. Er bzw. sie muss nämlich damit rechnen, dass sich die Seminargruppe einhellig (oder überwiegend) an eine Position anschließen könnte. Effektive Diskussionen wären dann kaum möglich. Durch Abwandlung der ursprünglichen Dilemmata können die Mehrheiten im Seminar in die eine oder andere Richtung verschoben werden. Wenn beispielsweise fast alle Teilnehmenden meinen, dass sie auch mit zwei getrunkenen Gläsern Bier noch Auto fahren würden, um einem Freund in Not zu helfen, kann bereits eine Erhöhung des Bierkonsums auf drei Gläser das Dilemma verschärfen.

Nachdem die Teilnehmenden mit der Situation konfrontiert wurden und nach kurzer Einzelarbeit ihre erste Position zu dem Dilemma bestimmt und durch Handaufzeigen bekannt gemacht haben, werden Kleingruppen gebildet. Hier gibt es zwei Verfahrensweisen:

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

Anschließend sollen die Teilnehmenden Gelegenheit haben, ihre ursprüngliche Position zu überdenken, indem sie beispielsweise aufgefordert werden, die besten Argumente der Gegenseite zu benennen.

Englische Debatte

Bei der Englischen Debatte wird das Seminar in drei Gruppen geteilt: in zwei Diskussionsgruppen und eine neutrale Bewertungsgruppe. Eine Gruppe sucht Argumente für eine These, die andere Gruppe Gegenargumente. Die dritte Gruppe, die später die Diskussion bewerten soll, sucht sowohl Pro- als auch Contra-Argumente, um sich gewissermaßen ins Thema einzuarbeiten. Nach einer etwa 15-minütigen Arbeitsphase vertreten jeweils drei Seminarteilnehmende beider Gruppen im Plenum jeweils etwa zwei Minuten im ständigen Wechsel ihre Position. Danach erfolgt eine Beratungsphase (ca. zehn Minuten), danach nochmals eine Diskussionsrunde. Zum Schluss berät die Bewertungsgruppe und vertritt die von ihr gefundene Bewertung vor dem Plenum. Daran schließt sich eine allgemeine Diskussion an.

Mögliche Fragestellungen sind etwa:

- Soll die Geschwindigkeitsüberwachung in Deutschland überall stattfinden, nicht nur an Orten, die besonders gefährlich oder bereits Unfallschwerpunkte sind?
- Wer ist eher ein kluger Kopf, Autofahrende oder Nutzerinnen und Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel?

Die Seminarleitung kann in der Diskussionsrunde zusätzliche Informationen weitergeben. Er bzw. sie muss dabei aber sensibel vorgehen und darf nicht einseitig Stellung beziehen, andererseits aber auch nicht verheimlichen, wenn er/sie mit dem gefundenen Ergebnis – im Sinne einer sicheren Teilnahme am Straßenverkehr – nicht ganz einverstanden ist. Auch wenn nicht immer zu erwarten ist, dass alle Seminarteilnehmenden anschließend von den besseren Argumenten überzeugt sind, so hat doch jeder den Gegenargumenten zuhören und sich mit ihnen auseinandersetzen müssen.

Gruppenarbeit

Eine effektive Gruppenarbeit bündelt die Erfahrungen der Teilnehmenden und führt in der Regel zu Ergebnissen, die von den meisten akzeptiert werden. Dies kann ein erster Schritt zur Einstellungsänderung und zur späteren Verhaltensänderung sein. Weniger Erfolg verspricht eine Gruppenarbeit, die lediglich Wissen abfragt.



Ein guter und zielführender Arbeitsauftrag ist das A und O für das Gelingen einer Gruppenarbeit. Er beinhaltet die konkrete, eindeutige und auf die Erfahrungen der Gruppen zielende Aufgabenstellung, sodass nicht erst diskutiert werden muss, worum es bei dem Auftrag überhaupt geht. Er benennt auch die weitere Vorgehensweise, dass beispielsweise die Ergebnisse visualisiert und von einem Gruppenmitglied präsentiert werden sollen. Auch die Dauer der Gruppenarbeit sollte genau festgelegt werden. Insofern ist es unumgänglich, die einzelnen Gruppenarbeitsaufträge schriftlich festzuhalten und als Arbeitsblatt oder als vorgefertigtes Flipchart den Gruppen mit in die Arbeitsphase zu geben.

Die Seminarleitung stellt den Gruppen außerdem die notwendigen Hilfsmittel zur Verfügung, beispielsweise Flipchartpapier und Stifte.

Es bietet sich an, als Seminarleitung zu Beginn kurz bei den Gruppen vorbeizuschauen und nachzufragen, ob es Verständnisprobleme gibt bzw. rechtzeitig vor Ende der Gruppenarbeitsphase die noch verbleibende Zeit anzugeben und eventuell darauf hinzuweisen, dass die Ergebnisse noch visualisiert werden müssen.

Ideenkarussell (Drei- bzw. Vier-Ecken-Methode)

Je nach Fragestellungen werden drei bis vier Pinnwände im Raum verteilt. Wer über weniger Pinnwände oder Flipcharts verfügt, kann das Papier auch auf den Boden legen. Auf jeder Wand steht ein Auftrag, davor steht eine Klein-

gruppe. Auf Kommando geht es los: Ein Teilnehmer oder eine Teilnehmerin schreibt, die anderen nennen möglichst viele Ideen und Vorschläge. Nach fünf Minuten wechseln die Kleingruppen. Im Uhrzeigersinn geht jede Gruppe eine Wand weiter und ergänzt die von der Vorgruppe festgehaltenen Beiträge. Wenn jede Gruppe an jeder Wand gearbeitet hat, ist das „Karussell“ beendet. Danach erfolgt die Auswertung im Plenum.

Das Ideenkarussell ist eine besondere Art der Gruppenarbeit, bei der die einzelnen Gruppen, obwohl sie getrennt arbeiten, doch bereits in dieser Phase mit den Ideen der anderen Gruppen konfrontiert werden und sie bei ihren Diskussionen berücksichtigen können.



In einer Variante des Ideenkarussells tragen die ersten Arbeitsgruppen ihre Lösungsansätze zur Problemstellung in das untere Viertel des Papiers ein. Danach knicken sie diesen Teil des Papiers nach hinten um und fixieren ihn mit einem Stück Klebeband. Nach

dem Wechsel schreiben die Arbeitsgruppen ihre Lösungsansätze auf den unteren Bereich des Papiers und schlagen ihn erneut um. Auf diese Weise arbeitet jede Gruppe an jedem der Probleme, ohne die Lösungsansätze der anderen Gruppe zu kennen. Anschließend werden die Flipcharts ausgerollt und die Ergebnisse im Plenum präsentiert und diskutiert. Bei dieser Variante werden die Gedanken der anderen Gruppen erst am Ende sichtbar. Dies ermöglicht eine vertiefende Diskussion:

- Haben die einzelnen Gruppen alle Aspekte bedacht?
- Müssen sie ihre Lösungen vielleicht noch einmal überdenken?

Wenn das gesamte Seminar an einer Fragestellung arbeiten soll, kann das Karussell entsprechend abgewandelt werden: Dann liegt ein großer Bogen Papier (mehrere zusammengeklebte Flipchartblätter) in der Mitte des Seminarraums und wird mit der Fragestellung beschriftet. Jeder Teilnehmer und jede Teilnehmerin kann darauf Stichworte notieren. Gegen Ende der Phase können sich die Beteiligten in die Nähe jener Stichwörter stellen, die ihnen am meisten zusagen. Jetzt beginnt die Diskussion

zu einzelnen Punkten. Die Ergebniszusammenfassung schließt die Phase ab.

Kartensammlung

Mithilfe einer Kartensammlung kann das Wissen der Gruppe zu einem Thema oder zu einem Problem gesammelt, strukturiert und visualisiert werden.

Auf eine Fragestellung der Seminarleitung hin (möglichst als offene Frage formuliert: Wie ...? Warum ...?) schreiben die Teilnehmenden ihre Antworten – zu Begriffen verdichtet – mit Moderationsstiften auf Karten. Sie werden von der Seminarleitung gebeten, groß genug und gut leserlich zu schreiben, damit das Geschriebene später von jedem Sitzplatz aus zu erkennen ist. Zur Diskussion der Fragestellung und zur Visualisierung der Antworten auf Karten eignet sich auch eine Partnerarbeit.

Ein Beispiel aus Verkehrssicherseminaren:

- Warum geschehen Ihrer Meinung nach Verkehrsunfälle?

Aus Zeitgründen und bei Seminargruppen, die die deutsche Sprache oder die Schriftsprache nicht so gut beherrschen, übernimmt das Ausfüllen der Karten die Seminarleitung auf Zuruf. Nun stellen die einzelnen Teilnehmenden (oder jeweils ein Partner oder eine Partnerin) ihre Ergebnisse dem Plenum vor, befestigen ihre Karte dabei an einer Pinnwand, auf der die Fragestellung bereits als Überschrift visualisiert ist, und stellen ihre Präsentation zur Diskussion. Es können aber auch alle Teilnehmenden zugleich zur Pinnwand kommen und ihre Karten anbringen.

Die Seminarleitung leitet anschließend die Auswertung. Sie bündelt gleiche und verwandte Begriffe nach Oberbegriffen (Wolkenbildung, z.B.: Mensch/Fahrzeug/Straße/Umwelt/Regeln), fragt die Teilnehmenden, was mit diesem oder jenem Begriff gemeint ist, und vertieft so im Gespräch das Thema und sorgt für Strukturen, die die Einsicht in einen Lernstoff erleichtern und Gedächtnisleistungen fördern.

In einer dritten Variante erfolgt das Anpinnen der Karten durch die Seminarleitung: Entweder heftet die Seminarleitung sie unmittelbar nach Abgabe an die Pinnwand, oder sie sammelt sie zunächst, um sie dann nach und nach an die Pinnwand zu heften und dabei das Gespräch zu führen. Bei Bedarf bittet die Seminarleitung die Beteiligten der einzelnen Karten um Erläuterungen oder Beispiele.



Ketteninterview

Das Ketteninterview ist eine sehr teilnehmendenorientierte und zielführende Methode. Jede/r spricht mit jeder/m und gleichzeitig stecken alle mitten im Thema und im Erfahrungsaustausch. Das Ketteninterview bietet die Chance, ein breites Spektrum von Themen in kurzer Zeit und zugleich kurzweilig zu bearbeiten.

Alle Teilnehmenden erhalten eine stabile Karte (Karteikarte, A5) mit einer Fragestellung. Auf dieser Karte können die Interviewenden während des Interviews in Stichpunkten die Antworten der am Gespräch Beteiligten schriftlich festhalten. Die Teilnehmenden werden nun aufgefordert, zu ihrer Fragestellung möglichst alle im Raum befindlichen Beteiligten zu befragen. Selbstverständlich werden sie auch von anderen Teilnehmenden befragt, denn diese haben ja auch eine Interviewkarte. Die Aufgabe besteht nicht darin, den Wortlaut des jeweils Gesagten festzuhalten, sondern Stichpunkte zu notieren. Meistens befragen sich zuerst die nebeneinander sitzenden Teilnehmenden, stehen dann auf und gehen im Raum umher. Dabei gibt es bereits erste intensive Diskussionen, der „Geräuschpegel“ wächst. So zeigt sich ein weiterer Vorteil dieser Methode: Eher schweigsame Teilnehmerinnen und Teilnehmer „müssen“ reden, und dies könnte ein Impuls sein für ihre aktive Beteiligung am gesamten Seminar.

Nach einer etwa 20-minütigen Interviewphase (bei ca. 16 Teilnehmenden) stellen alle ihre Interviewergebnisse

vor. Sie können dazu ihre Ergebnisse zusammengefasst in einzelnen Begriffen auf Moderationskarten schreiben und diese während ihrer Präsentation an die Pinnwand heften. Möglich ist aber auch, dass die Seminarleitung während der einzelnen Präsentationen die passenden Begriffe auf das Flipchart schreibt. Wenn die Zeit zur Visualisierung fehlt, können die Ergebnisse auch lediglich vorgetragen werden. Das Plenum wird nach jeder Präsentation aufgefordert mitzuteilen, wenn die präsentierende Person eine Antwort nicht ganz richtig wiedergegeben hat bzw., wenn sie Ergänzungen wünschen.

Die Schwierigkeit eines Ketteninterviews besteht darin, zu einem Themengebiet ausreichend viele und zielführende Fragen zu formulieren, sodass alle Teilnehmenden eine Frage zugeteilt bekommen, die die Erfahrungen und Einstellungen möglichst aller anderen Beteiligten abfragt. Reine Wissensfragen sind ungeeignet.

Beispiele für Ketteninterview-Fragen zum Thema „Unfallursachen“:

- Welche technischen Ursachen für Verkehrsunfälle sind denkbar?
- Wie können Emotionen Verkehrsunfälle verursachen?
- Wie können Einflüsse der Straße Verkehrsunfälle verursachen oder begünstigen?

Lehrgespräch

In einem Lehrgespräch bestimmt die Seminarleitung im Dialog mit den Teilnehmenden den Inhalt und die Richtung. Das Ergebnis des Gespräches ist also nicht offen, sondern vorbestimmt, der Verlauf des Lehrgespräches wird allerdings maßgeblich von den Beteiligten mitbestimmt. Der Lernerfolg definiert sich daran, ob nach beendetem Lehrgespräch die Teilnehmenden ein Thema verstanden haben. Durch zielgerichtete, meist offene Fragen (Warum? Wie? Woher? Wieso?) werden Denkprozesse ausgelöst, die Beteiligten lernen durch eigene Schlussfolgerungen. Außerdem hören sie, was die anderen sagen und partizipieren von deren Erfahrungen und Kenntnissen.

Es lohnt sich, die Gesprächsphase gut vorzubereiten, indem die Seminarleitung im Seminarplan die Fragestellung bereits vorformuliert, beispielsweise:

- Woran liegt es Ihrer Meinung nach, dass Männer häufiger in schwere Verkehrsunfälle verwickelt sind als Frauen?

Die Kunst der Gesprächsführung liegt im weiteren Verlauf darin, aus den Antworten der Teilnehmenden weitere, das Gespräch steuernde Fragen zu formulieren. Je mehr Beteiligte eingebunden werden, desto besser. Allzu schnell werden Lehrgespräche lediglich mit einigen wenigen Teilnehmenden geführt, die sich schnell und zuverlässig melden. Die anderen hören dann nur zu. Der aufmunternde Blick in die Runde nach einer guten, offenen Frage und das Aushalten von Pausen, wenn die Beteiligten noch nachdenken, gehören zu einem gut geführten Lehrgespräch.

Auch das Zuhören beim Lehrgespräch will gelernt sein: Blickkontakt halten – körpersprachliche Signale senden, die motivieren und nicht abschrecken – nachfragen – das Gesagte zusammenfassen – neue Fragen formulieren – Feedback geben. Gegen Ende der Lehrgesprächsphase sollten die Ergebnisse kurz zusammengefasst und möglichst als „Bilanz“ visualisiert werden.

Mindmapping

Mindmap kann man mit „Gedächtnis-Karte“ übersetzen, aber das englische Wort „mind“ bedeutet mehr, nämlich Geist, Inspiration, Erinnerung, Ansicht oder Verstand. Eine Mindmap ist eine Visualisierung, mit der Informationen, Ideen oder Problemstellungen aller Art festgehalten werden können. Dazu werden Stichworte verwendet.

Im Mittelpunkt steht das Thema. Es wird von einem Kreis umschlossen, von dem Verzweigungen ausgehen, nämlich die Hauptbereiche, in die sich das Thema gliedert. Bildlich kann man sich eine Mindmap wie einen Baum vorstellen, dessen Querschnitt man von oben betrachtet: der Stamm (Thema), die Hauptäste (Unterthemen) sowie Zweige und Nebenzweige (Einzelaspekte), die von den Hauptästen abgehen.

Mithilfe von Mindmaps können in Seminaren und bei Workshops Aufgaben und Probleme strukturiert und dokumentiert werden. Besonders komplexe Themen lassen sich so effektiv bearbeiten: Zusammenhänge, Analysen von Ursachen, Wege zu Lösungen.

Mindmaps...

- ... verbinden die linke Gehirnhälfte (eher Sprache, Fakten, Details) mit der rechten (eher Denken in Bildern, Verbindung zu Emotionen, Kreativität);
- ... schärfen das Gedächtnis;

- ... bündeln die Aufmerksamkeit der Gruppe;
- ... sorgen für einen guten Überblick;



- ... sind bei komplexen Themen zeitsparend;
- ... bringen verborgene Ideen zutage;
- ... ermöglichen einvernehmliche Problemanalysen und Lösungsfindungen.

Moderation

Unter Moderation versteht man die Leitung von Besprechungen, Arbeitsgruppen oder Teamsitzungen. Moderierende sind für den methodischen Ablauf verantwortlich. Sie binden die Teilnehmenden aktiv in den Arbeitsprozess ein, damit deren Kenntnisse und Kompetenzen die Qualität des Ergebnisses verbessern. Wichtig ist dabei die Visualisierung von Teilnehmendenbeiträgen und Ergebnissen. Die Gruppe trägt die Verantwortung für das Seminarergebnis und die Umsetzung der vereinbarten Maßnahmen mit. Moderierende leiten Gespräche, indem sie zielführende, zumeist offene Fragen stellen, gut zuhören und den Teilnehmenden Raum zum Lernen geben. Insofern ist eine Seminarleitung in der Verkehrssicherheitsarbeit meist kein Moderator oder Moderatorin im klassischen Sinne, da er bzw. sie eben auch präsentiert, demonstriert und Gespräche zielorientiert, d.h. nicht ergebnisoffen, leitet.

Zweiergruppen

Sie ist eine sehr effektive und schnelle Seminarmethode, ein Ergebnis zu „erwirtschaften“ und gleichzeitig alle Teilnehmenden einzubinden. Bei der Arbeit in Zweiergruppen reden alle und teilen ihre Meinung und ihr Wissen mit ihrem Gegenüber. Keiner kann sich schweigend „verstecken“. Im Plenum werden die einzelnen Ergebnisse zusammengetragen, miteinander verglichen, diskutiert und eventuell ergänzt.

Die Aufteilung des gesamten Seminars in Zweiergruppen kann arbeitsgleich erfolgen oder arbeitsteilig.

Ein Beispiel für einen arbeitsgleichen Auftrag:

- Was sollte eine Seminarleitung Ihrer Meinung nach können?

Ein Beispiel für eine arbeitsteilige Vorgehensweise:

- Was ist für Sie Moderation?
- Wie stellt man Fragen an ein Seminar?
- Wie bindet man möglichst alle Teilnehmenden ein?
- Woran erkennen Sie einen guten Zuhörer, eine gute ZuhörerIn?
- Wie setzt man einen Film im Seminar ein?
- Wie geht man mit Menschen um, die alles besser wissen wollen?

Manchmal ist es sinnvoll, die Teilnehmenden für die Arbeit in Zweiergruppen bunt zu mischen, vor allem dann, wenn Uralt-Bekanntschaften oder Cliques beim Seminar nebeneinander sitzen. Diese wissen in der Regel ganz genau, wie der oder die andere „tickt“, denkt und fühlt. Eine neue Mischung befördert in diesem Falle die Meinungsvielfalt. Ein schneller Aufteilungsmodus orientiert sich am Alphabet der Namen der Teilnehmenden. Die Seminarleitung kann auch gleiche Murmelpaare, Spielkarten oder Bonbons durch die Teilnehmenden verdeckt ziehen lassen. Das erste Paar hat die blauen Murmeln, die Zitronenbonbons oder die Kreuz-Karten usw.

Die Arbeitszeit beträgt fünf bis maximal zehn Minuten. Anschließend stellt einer oder eine aus der Zweiergruppe das Arbeitsergebnis vor. Bei arbeitsgleichen Gruppen wird reihum berichtet, wobei die folgenden Paare nur die bereits dargestellten Ergebnisse um weitere neue ergänzen oder –

bei unterschiedlichen Meinungen – das Ergebnis der anderen Gruppen aus ihrer Sicht korrigieren.

Von Vorteil ist es, wenn die einzelnen Gruppen ihre Ergebnisse in Stichworten auf Karten festhalten und anschließend auf einer Pinnwand oder an einem Flipchart anbringen. Die Seminarleitung kann diese Aufgabe aber auch übernehmen, vor allem dann, wenn die Teilnehmenden sprachlich nicht in der Lage sind, Ergebnisse schriftlich festzuhalten.

Dauer der Seminarphase: Arbeitszeit der Gruppenarbeitsphase max. zehn Minuten, anschließend Bericht aus den Zweiergruppen (etwa zwei Minuten pro Gruppe mit abnehmenden Berichtzeiten, da vieles bereits gesagt wurde), macht zusammen etwa 30 Minuten Seminarzeit, bei arbeitsteiligen Gruppen dauert es etwas länger.

Ergebnis: Alle Seminarteilnehmenden haben mitgedacht und mitgemacht, alle haben ein gemeinsames, visualisiertes Ergebnis erwirtschaftet.

Interview

Die Seminarteilnehmenden schließen sich zu Paaren zusammen, am besten zwei Personen, die sich nicht oder noch nicht so gut kennen. Aus Zeitgründen kann es aber auch sinnvoll sein, die im Seminar nebeneinander Sitzenden Paare bilden zu lassen. Ansonsten kann die Seminarleitung Karten auslegen, von denen jeweils zwei zusammengehören: ähnliche Fotos/zusammengehörende, zum Thema passende Begriffe/ein in zwei Stücke zerschnittenes Foto. Alle Teilnehmenden nehmen sich eine Karte und suchen sich eine Partnerin oder einen Partner.

Ein bewährter Zeitpunkt für ein gegenseitiges Interview ist die Vorstellungsrunde zu Beginn eines Seminars. Die Seminarleitung notiert zur Orientierung Stichworte auf dem Flipchart: Name, Alter, Beruf, Bezug zum Seminarthema, Hobbys etc. Mithilfe des Interviews brauchen sich die Teilnehmenden nicht selbst vorzustellen. Sie berichten ihrem Gegenüber von ihrer Person. Nach etwa zehn Minuten bittet die Seminarleitung alle Beteiligten, ihren jeweiligen Partner oder die Partnerin vorzustellen. Ein erwünschter Nebeneffekt des Interviews ist die Tatsache, dass alle Teilnehmenden gut zuhören müssen, um den anderen anschließend präzise beschreiben zu können.

Ein gegenseitiges Interview kann aber auch verwendet werden, wenn es im Seminar darum geht, ein kontroverses Thema zu bearbeiten. Die einzelnen Beteiligten übernehmen dann den Part, die Meinung des oder der anderen zu diesem Thema wiederzugeben.

Punkt-Abfrage

Die Punkt-Abfrage wird im Seminar eingesetzt, um Transparenz zu schaffen und Entscheidungen zu treffen. Die Seminarleitung fordert die Teilnehmenden auf, eine vorab formulierte und visualisierte Frage durch das Kleben eines Punktes zu beantworten. Vorgegeben wird dazu ein Polaritätsprofil, etwa einfach – schwierig/gut – schlecht oder eine Schätzskala mit Kategorien wie leicht – eher leicht – eher schwierig – schwierig. Auf diese Weise geben die Beteiligten durch das Aufkleben eines Punktes ihr Votum. Das Ergebnis wird anschließend besprochen.

	P	R
Selbstüberschätzung	10	4
mangelndes Fahrkönnen	6	7
fehlende Gefahrenerkennung	5	8
hohe Risikobereitschaft	13	2
Einfluss der Mitfahrer	5	8
Alkohol	14	1
Drogen	4	9
Müdigkeit	3	10
angeben/imponieren	8	6
Verhalten anderer	9	5
Fahrbahn	6	7
Witterung	12	3
technische Mängel	2	11
Ablenkung	3	10

Ein Beispiel für eine Einpunkt-Abfrage:

- Wie hoch schätzen Sie Ihre Gefährdung durch einen Verkehrsunfall? (Skala: null bis „sehr hoch“)

In der Auswertung wird dann nicht nur das Gesamtergebnis besprochen, sondern es werden auch die Gründe erörtert, warum die Teilnehmenden ihre Punkte dorthin geklebt haben und von welchen Überlegungen sie sich dabei haben leiten lassen.

Die **Einpunkt-Abfrage** kann auch bei der Seminarbeurteilung verwendet werden (Wolken – Sonne mit Wolken – Sonne). Sollte der oder die eine oder andere Teilnehmende einen Punkt geklebt haben, der deutlich von den Punkten der anderen abweicht, kann die Seminarleitung

beim abschließenden Gespräch darum bitten, Stellung zu nehmen. Die Person muss ihre Meinung aber nicht kommentieren, da das Kleben eines Punktes anonym geschieht.

Die **Mehrpunkt-Abfrage** ist eine gute Methode, um aus einer Fülle von Problemen oder Aufgabenstellungen diejenigen auswählen zu können, die von den meisten Beteiligten favorisiert werden. Bei etwa zehn festgehaltenen und visualisierten Problemstellungen erhalten die Teilnehmenden beispielsweise fünf Klebepunkte, die sie frei kleben können. Denkbar ist also, dass eine Person einem Problem fünf Punkte gibt oder einem Problem drei und dem anderen zwei oder dass er die fünf Punkte einzeln aufteilt.

Ein Beispiel für eine Mehrpunkt-Abfrage bei jungen Fahrerinnen und Fahrern:

- Warum geschehen so viele Unfälle mit jungen Fahrern? (Darunter sind die einzelnen Faktoren aufgelistet, die Teilnehmenden kleben ihre Punkte hinter die ausgewählten Faktoren.)

Nach der Klebeaktion werden die Punkte zusammengezählt und es wird eine Rangliste erstellt. Nun wird deutlich – häufig zur Verwunderung des Plenums –, welches Problem das Wichtigste ist. Im weiteren Verlauf kann nach der Rangordnung an den Problemlösungen weitergearbeitet werden.

Referat (Vortrag, Präsentation)

Immer dann, wenn Basiswissen vermittelt werden muss, ist in einem Seminar ein Kurzreferat (Dauer maximal zehn Minuten) notwendig. Ein solcher Vortrag ist allerdings nur dann wirksam, wenn er gut strukturiert ist, wenn die einzelnen Themen logisch aufeinander aufbauen, wenn die vortragende Person verständlich redet und wenn die Lernaufgabe auf einem „mittleren Erreichbarkeitsniveau“ liegt, also nicht zu schwer ist und nicht zu leicht.

Bei einer Präsentation wird die mündliche Information kombiniert mit anschaulichen Visualisierungen. Der Lerneffekt ist durch die Nutzung des zusätzlichen Sinnes „Auge“ in der Regel höher als bei einem Vortrag ohne Visualisierung.

Ein Referent oder eine Referentin möchte mit einem Referat die Teilnehmenden informieren, überzeugen und motivieren. Doch so einfach ist das Ganze nicht, denn die Zuhörerinnen und Zuhörer haben unterschiedliche thematische Vorerfahrungen, sind unterschiedliche Lerntypen, haben unterschiedliche Interessen und Stimmungen. Den-

noch ist ein kurzes Referat häufig das einzige Mittel, um schnell auf den Punkt zu kommen. Nicht jedes Thema ist verhandelbar und nicht alles muss in Gruppen erarbeitet werden. Jedoch ist es notwendig, dass der Informationsblock trotz aller Kürze einen ausgefeilten Aufbau hat, von einer gelungenen Visualisierung begleitet und gekonnt präsentiert wird. Das bedeutet allerdings auch, dass die Seminarleitung gut vorbereitet ist.

Dass diese wenigen Stichpunkte einer gelungenen Präsentation nicht banal, sondern wichtig sind, weiß jeder und jede, der/die schon mal bemerkt hat, wie sich die Stimmung im Seminar verändert und sich die Gesichter verschließen, wenn zu lange gesprochen wird. Es lohnt sich also, das Kurzreferat so spannend zu gestalten, dass die Stimmung nicht in den Keller geht und die Ziele dennoch erreicht werden: informieren, überzeugen und motivieren.

Rollenspiel

In einem Rollenspiel übernehmen Seminarteilnehmende die Rollen fiktiver Charaktere oder Figuren in bestimmten sozialen Situationen.

Die Vorbereitungszeit zum Rollenspiel in einem Seminar sollte kurz sein, um die Entwicklung umfangreicher „theoretischer“ Lösungsansätze und Spielpläne zu vermeiden. Ebenso wichtig ist es, das Spiel eher frühzeitig abzubrechen, damit der zündende Funke für die spätere Auswertung erhalten bleibt.

Keinesfalls sollte so lange gespielt werden, bis den Akteurinnen und Akteuren nichts mehr einfällt.

Rollenspiele setzen ein Vertrauensklima in der Gruppe und eine Grundbereitschaft für eine spielerische Methode voraus. Dann können sie gelingen und geraten nicht zu peinlichen Situationen.

Jede Gruppe erhält zur Vorbereitung eine Rollenspielkarte, in der die Situation beschrieben wird, in der sich die Rollenspieler befinden, außerdem Hinweise darauf, welche Person sie verkörpern sollen. Einer aus der Gruppe übernimmt die Rolle später beim Spiel vor dem Plenum. Die anderen Seminarteilnehmenden werden – ggf. mit Beobachtungsbögen ausgestattet – aufgefordert, auf bestimmte Elemente zu achten, beispielsweise Argumente, Körpersprache, Killerphrasen (Das geht doch gar nicht!) etc. Bei der Auswertung des Rollenspiels im Plenum muss die Seminarleitung auch im Wortsinn „moderieren“, also mäßigen, wenn Emotionen hochschlagen. Akteure dürfen durch ihr Spiel nicht „das Gesicht“ verlieren.

Ein Beispiel für ein Rollenspiel ist die Mitfahr-Situation im Auto. Dies ist besonders für diejenigen wichtig, die sich bislang nicht trauten, den Fahrer oder die Fahrerin auf die Fahrweise anzusprechen. Im Spiel sollen die Teilnehmenden den Fahrer oder die Fahrerin mit einer „Ich-Botschaft“ bitten, weniger riskant zu fahren.



Übung (Spiel, Training)

Bei einer Übung im Seminar führen – in Abgrenzung zum Rollenspiel – Teilnehmende eine festgelegte kognitive oder sensomotorische Handlung aus. Dabei erhalten sie Rückmeldungen durch die Seminarleitung, ggf. auch durch die anderen Beteiligten.

Beispiele für Übungen sind:

- Einstellung des Autositzes
- Handhabung eines Feuerlöschers
- Sicherung von Ladungsstücken im Pkw/Transporter
- Herstellen der stabilen Seitenlage bei einer/m Verletzten

Übungen können auch spielerischen Charakter haben, sind aber kein Spiel im klassischen Sinne (= freie Wahl der Aktivität, Vorrang des Prozesses vor dem Produkt). Eine spielerische Übung verfolgt ein Seminarziel. Sie ist aber hervorragend geeignet, eine Atmosphäre aufzulockern und das Wir-Gefühl zu steigern. Wer schon mal erlebt hat, wie „ausgewechselt“ eine Seminargruppe nach einem – gelungenen – Spiel ist, wird sich immer häufiger trauen, diese Methode einzusetzen. Spielerische Übungen können dem kognitiven Lernen dienen, der Förderung der Bewegungssicherheit und dem Aufbau sozialer Fähig-

keiten. Dass eine Methode, mit deren Hilfe so viel gelernt werden kann, nicht knochentrocken, sondern mit viel Spaß verbunden ist, grenzt an ein kleines Wunder.

Bei vielen spielerischen Übungen ist der Lerntransfer notwendig, also die gemeinsame sprachliche Auswertung und Übertragung von der ursprünglichen Lernsituation (Spiel) auf neue Problemsituationen (z.B. den Straßenverkehr). Beispiel: Die Teilnehmenden haben im Spiel mit drei verschiedenfarbigen Säckchen und der Aufgabe, sich diese in bestimmter Reihenfolge zuzuwerfen, erfahren, dass irgendwann die Belastung so groß ist, dass die Aufgabe nicht mehr zufriedenstellend gelöst werden kann. Im Gespräch werden ähnliche Belastungssituationen im Straßenverkehr, in denen zu viele Informationen auf Fahrende einströmen und verarbeitet werden müssen, gesammelt und es wird diskutiert, wie in solchen Situationen die Aufmerksamkeit gebündelt werden kann (und somit einige störende Reize nicht mehr wahrgenommen werden müssen).

Als Training wird allgemein eine häufige Wiederholung von kognitiven oder sensomotorischen Übungen verstanden mit dem Ziel, die Handlungen nach und nach zu verbessern und zu perfektionieren. Das Verhalten soll habituiert werden.



Herausgegeben von:

Deutscher Verkehrssicherheitsrat 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

Autoren:

Michael Heß, Klaus Schuh

Fachliche Beratung:

Jochen Lau, Kay Schulte

Gestaltung:

Verkehrssicherheit
Konzept & Media GmbH (VKM)
www.vkm-dvr.de

Illustrationen:

Justo Garcia Pulido, Michael Seifert

Bildnachweis:

fizkes - stock.adobe.com (Titel), Kurhan - Fotolia (S. 2),
tentrich - Fotolia (S. 3), benjaminolte - Fotolia (S. 4 oben),
Christian Müller - Fotolia (S. 4 unten), Ubi17 - Fotolia (S. 5), Drobot
Dean - stock.adobe.com (S. 6 links), DVR (S. 6 rechts, 7 rechts,
9, 10, 13, 14, 16, 38, 39), Sergey Novikov - stock.adobe.com (S. 7
links), ifz (S. 8), Mike Heß - MH | Konzept (S. 11, 30, 35), Ubi17 -
Fotolia | Montage VKM, (S. 12), Yuri Bizgaimer - stock.adobe.com
(S. 12), Mike Heß - MH | Konzept | Montage VKM (S. 14), Lincoln
Rogers - Fotolia (S. 15), New Africa - stock.adobe.com (S. 19),
aerogondo - Fotolia | Montage VKM (S. 20), aerogondo - Fotolia (S.
28), Pixabay (S. 29), Monkey Business - Fotolia (S. 32, 34),

Berlin 2023