

Mit

Risi & Ko

unterwegs

Fächerübergreifender Unterricht zu Verkehr und Mobilität



5. bis 8. Schulstufe

A stylized illustration of a woman wearing a hard hat and a safety vest, smiling. The illustration is in a light blue/grey tone and serves as a background. A large, dark blue, angular shape overlaps the bottom left of the image, acting as a backdrop for the text.

**Mit Risi & Ko
unterwegs**

Impressum

Medieninhaber & Herausgeber: KfV (Kuratorium für Verkehrssicherheit), Schleiergasse 18, A-1100 Wien,

Tel.: +43-(0)5 77077-0, E-Mail: kfv@kfv.at

Für den Inhalt verantwortlich: Mag.^a Eva Aigner-Breuss, Mag.^a Anita Eichhorn, Dipl.-Psych.ⁱⁿ Daniela Knowles

Redaktion: KfV

Illustrationen: Walter Fröhlich, www.comicstudio.at

Druck: Wograndl Druck GmbH, Mattersburg, 2017



Mit Risi & Ko unterwegs

Fächerübergreifender Unterricht zu Verkehr und Mobilität

Bereits Kinder und Jugendliche müssen mit den Verkehrsregeln, aber auch Verkehrsrisiken und entsprechenden Vermeidungsstrategien vertraut sein, da die Verkehrswelt mittlerweile unmittelbar vor unserer Haustür beginnt. Während anfangs die Eltern oder andere Aufsichtspersonen für die Kinder Sorge tragen und sie den Verkehr ausschließlich passiv erleben, nehmen sie mit fortschreitendem Alter zunehmend aktiver am Verkehrsgeschehen teil. Noch vor etwa 100 Jahren war es möglich, dass Kinder und Jugendliche ausschließlich durch die eigenen Mobilitätserfahrungen, die sie im Zuge dessen machten, in die Verkehrsstrukturen hineinwuchsen. Heute ist dies aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und Geschwindigkeitsniveaus undenkbar geworden. Nur mit elterlicher und pädagogischer Unterstützung können Heranwachsende im 21. Jahrhundert zu verantwortungsbewussten und sicheren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern werden. Verkehrserziehung bzw. Mobilitätsbildung ist unverzichtbar geworden.



Was ist Verkehrserziehung bzw. Mobilitätserziehung/-bildung?

Bis Mitte des 20. Jahrhunderts wurde in der Verkehrserziehung vor allem auf die Vermittlung von Wissen zum Verkehr und die Einhaltung von Verkehrsregeln (= Verkehrsdisziplin) Wert gelegt.¹ Normgerechtes und situationsangepasstes Verhalten des Kindes stand im Vordergrund. Als Fußgängerinnen/Fußgänger und Radfahrerinnen/Radfahrer hatten sich Kinder an den motorisierten Straßenverkehr anzupassen.² Die Anfang des 20. Jahrhunderts noch sporadischen verkehrserzieherischen Bemühungen in den Schulen nahmen, unterstützt durch außerschulische Einrichtungen, zu. Sicherheitserziehung und Unfallprävention wurden damals aufgrund der hohen Kinderunfallzahlen in Europa groß geschrieben.

In den 1960er und 70er Jahren gelangte die Verkehrspädagogik zu der Erkenntnis, dass Kinder in Abhängigkeit von ihrem Alter nur begrenzt in der Lage sind, im Straßenverkehr verkehrssicher zu agieren.³ Dementsprechend wurden erstmals die motorisierten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer um Rücksicht gebeten und zu diesem Zweck bereits im Kinder- und Jugendalter soziale Kompetenzen wie Einfühlungsvermögen und Rücksichtnahme gefördert. Mit der sogenannten sozialen Wende in der Verkehrserziehung sollte der Straßenverkehr langfristig humaner werden.¹ Die seitdem rückläufigen Kinderunfallzahlen sprechen für den Erfolg dieser Trendwende. In den letzten Jahrzehnten veränderte sich die Verkehrserziehung dennoch weiter, da die Massenmotorisierung zu einem gesellschaftlichen und umwelttechnischen Problem wurde. Infolgedessen setzte sich die Verkehrserziehung mehr und mehr mit den ökologischen Folgen des ständig anwachsenden Straßenverkehrs auseinander, so dass es Ende des 20. Jahrhunderts zur ökologischen Wende in der Verkehrserziehung kam.⁴ Zu den bisherigen Zielen der Verkehrserziehung (Unfallprävention, Sicherheits- und Sozialerziehung) kamen die Umwelt- und Gesundheitserziehung hinzu. Neben der Verkehrsunfallprävention geht es in der Verkehrserziehung seitdem auch um die Prävention von Umwelt- und Gesundheitsschäden.

Heute soll Verkehrserziehung Schülerinnen und Schülern grundlegende Kompetenzen vermitteln, um sicher und zugleich selbstverantwortlich am Straßenverkehr teilnehmen zu können, und somit zur Persönlichkeitsentwicklung beitragen. Kinder und Jugendliche müssen einerseits in der Lage sein, sich unter den gegebenen Verkehrsverhältnissen zurechtzufinden, andererseits müssen sie sich ihnen nicht kritiklos anpassen, sondern sollen sie aktiv mitgestalten. Sichere, aber gleichzeitig gesunde, sozial- und umweltverträgliche Mobilität ist laut Bundesministerium für Bildung und Frauen⁵ das erklärte Ziel. Dies hat zur Folge, dass heute statt von der Verkehrserziehung immer häufiger von der Mobilitätserziehung oder Mobilitätsbildung gesprochen wird. Da sich einerseits der Verkehr nicht erziehen/bilden lässt, sondern nur die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, und andererseits Verkehrspädagogik am Menschen und dessen Mobilitätsverhalten ansetzt. Während sich jüngere Kinder vorwiegend mit den Grundlagen einer sicheren Mobilität auseinandersetzen, werden ältere Kinder an eine kritische Auseinandersetzung mit den bestehenden Mobilitätsformen herangeführt, weshalb bis zum Ende der Volksschulzeit in erster Linie von Mobilitätserziehung gesprochen wird, welche im Jugend- und Erwachsenenalter von der Mobilitätsbildung abgelöst wird.¹

¹ Limbourg, M. (2004). Von der Verkehrserziehung zur Mobilitätserziehung. In: Institut Wohnen und Umwelt: Mit dem Fahrrad durchs Netz – Konzepte und Grundlagen einer zeitgemäßen Mobilitätserziehung. Darmstadt.

² Vonolfen, W. (1954). Der Verkehrsunterricht – Handbuch für Erzieher. Dortmund: Verkehrs- und Wirtschaftsverlag.

³ Limbourg, M. (1995). Straßenverkehr und Gesundheit. Grundschule, 6.

⁴ Briese, V. & Wittekind, H. (1985). Verkehr, Umwelt, Fahrrad. Grundlagen für eine Verkehrspädagogik als ökonomisch-politische Umwelterziehung. Dortmund: Pädagogische Arbeitsstelle.

⁵ <http://netzwerk-verkehrserziehung.at/index.php?id=26> (Stand 20.04.2017)

Warum Mobilitätsbildung für die Altersgruppe 10 bis 14 Jahre?

In den Lehrplänen für die Volksschule ist die Verkehrserziehung bzw. Mobilitätserziehung heute fest verankert, an weiterführenden Schulen spielt die Mobilitätsbildung leider immer noch eine unbedeutende Rolle. Dabei ist Mobilitätsbildung auch oder gerade nach Abschluss der Volksschule relevant, wie einerseits die Entwicklungspsychologie und andererseits die Verkehrsunfallstatistik zeigen (siehe „Daten & Fakten“).

Das Bundesministerium für Bildung und Frauen⁵ sieht vor, dass Verkehrserziehung (Mobilitätserziehung) in der Sekundarstufe I in AHS bzw. Neuen Mittelschulen als Freigegegenstand oder unverbindliche Übung im Bereich der allgemeinen Interessens- und Begabungsförderung angeboten werden kann, an Allgemeinen Sonderschulen kann Mobilitätsbildung von der 6. bis zur 8. Schulstufe als unverbindliche Übung (1 Wochenstunde – soweit keine schulautonomen Bestimmungen vorliegen) offeriert werden. Inhaltlich soll auf ein sicheres und verantwortungsbewusstes Radfahren in unterschiedlichen Verkehrssituationen, auf eine möglichst rational geleitete Auswahl der Verkehrsmittel und -wege, auf die für die Teilnahme am Verkehr notwendigen rechtlichen, medizinischen, psychologischen, sozialen und technischen Kenntnisse eingegangen sowie Einsichten in grundlegende verkehrspolitische Fragestellungen vermittelt werden. Die konkret zu vermittelnden Verkehrs- und mobilitätsbezogenen Kompetenzen können dem Grundsatzterlass Verkehrs- und Mobilitätserziehung⁶ entnommen werden. Generell werden neben dem Fachunterricht fächerübergreifende Projekte, Lehrausgänge/-fahrten und Wettbewerbe als Lehr- und Lernform empfohlen.

Der Alltag von Schülerinnen und Schülern der Sekundarstufe I ist in erheblichem Umfang von der Teilnahme am Straßenverkehr geprägt. Sie nehmen häufig (erstmalig) über weitere Entfernungen am Verkehr teil und nutzen zum Teil sehr unterschiedliche Verkehrsmittel (Fahrrad, Bus, [Straßen]Bahn). Gleichzeitig zeigt sich in diesem Alter eine entwicklungsbedingte Neigung zu Regelverletzungen und riskanten Verhaltensweisen, die natürlich auch im Straßenverkehr ausgelebt wird. Insbesondere Burschen suchen bewusst das Abenteuer und Risiko. Gefahren werden ignoriert oder üben sogar eine starke Anziehungskraft aus, um die eigenen Grenzen zu testen. Der Freundeskreis und die Medien (Youtube, Facebook etc.) fördern diese entwicklungsbedingten Tendenzen oftmals noch, indem sie suggerieren, dass riskantes Verhalten cool sei. Nicht selten kommt es in dieser Altersgruppe daher infolge des mit Selbstüberschätzung gekoppelten Aktionismus zu Konflikten oder gar Unfällen.

Neben dem Abstecken der eigenen Grenzen beschäftigen sich 10-14-Jährige mehr und mehr mit sozialen, ökologischen, ökonomischen und technischen Problemen. Aufgrund dessen stößt die alleinige Vermittlung von Regeln zur Erhöhung der Verkehrssicherheit spätestens im Jugendalter an ihre Grenzen. Vielmehr müssen die Schülerinnen und Schüler sich als Teil des gesamten Verkehrsgeschehens begreifen lernen und zu eigenverantwortlichem Handeln angehalten werden.⁷

⁶ https://www.bmb.gv.at/ministerium/rs/2017_12.html (Stand 27.04.2017)

⁷ https://www.verkehrswacht-medien-service.de/mobilitaetsbildung_sek_10.html (Stand 20.04.2017)

Risi & Ko als modulares Bausteinsystem

Aufbau und Gebrauch der Mappe

Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung ist in der Primarstufe fix im Lehrplan verankert. In der Sekundarstufe ist die Verkehrserziehung als Unterrichtsprinzip bzw. als unverbindliche Übung vorgesehen (siehe Rundschreiben Nr. 12/2017 Grundsatzерlass zur Verkehrs- und Mobilitätserziehung). Für eine Umsetzung des Unterrichtsprinzips in den Schulalltag sind Unterrichtsmaterialien, die ohne wesentlichen Aufwand eingesetzt werden können, hilfreich. Das KfV bietet mit dem modularen Bausteinsystem „Mit Risi & Ko unterwegs“ für die Sekundarstufe ausgearbeitete Unterrichtsmaterialien an, die in einem theoretischen Gesamtkonzept für Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung eingebettet sind. Mittels der beschriebenen Unterrichtseinheiten werden Schülerinnen und Schülern wertvolle Strategien zur Erhöhung ihrer persönlichen Sicherheit im Straßenverkehr zur Verfügung gestellt.



Eckpunkte des modularen Bausteinsystems

Um Sie als Lehrerinnen und Lehrer bestmöglich bei der Mobilitätsbildung Ihrer Schülerinnen und Schüler zu unterstützen, wurde auf Basis von verkehrs- und entwicklungspsychologischen, soziologischen und verkehrsdidaktischen Erkenntnissen sowie den aktuellen Mobilitätsentwicklungen ein modulares Bausteinsystem entwickelt. Dieses besteht aus verschiedenen Themenschwerpunkten und entsprechenden Stundenbildern (= Bausteinen), die im Unterricht wahlweise eingesetzt werden können. Alle Bausteine haben eine einheitliche Linie bzgl. Aufbau und Design. Besonderes Augenmerk wird auf den altersgerechten Themen- und Übungsaufbau gelegt. Damit soll die „soziale Kompetenz“, die kreativen und kommunikativen Fähigkeiten zur Erprobung persönlicher Ausdrucksmöglichkeiten, die Auseinandersetzung mit sozialen Fragestellungen und die Entwicklung eines verantwortungsbewussten Verhaltens gestärkt werden.

Das modulare Bausteinsystem ist ein offenes Konzept, das einerseits konkrete Unterrichtsvorschläge anbietet, andererseits sehr flexibel nach Bedarf der einzelnen Schulen und Lehrpersonen verwendet werden kann. So können die vorgeschlagenen Stundenbilder fachspezifisch, fächerübergreifend und auch in Form von Projekten in den Unterricht integriert werden. In welcher Reihenfolge die Themen bzw. Stundenbilder abgearbeitet werden, ist hierbei Ihnen überlassen. Es bietet sich jedoch an, jedes neue Thema mit dem dazugehörigen Comic einzuführen. Zudem ist es zwar empfehlenswert, aber nicht notwendig, alle Stundenbilder eines Themenschwerpunktes umzusetzen.

Die aufbereiteten Themen stellen lediglich eine Auswahl an mobilitätsrelevanten Inhalten dar, die auf Basis verkehrspädagogischer und -psychologischer Überlegungen getroffen wurde. Das modulare Bausteinsystem kann jederzeit mit neuen Bausteinen, die aktuelle Themen und neueste Erkenntnisse aufgreifen, erweitert werden.

Zentrales Element des modularen Bausteinsystems ist die Verwendung von Leitfiguren (Identitätsfiguren). Durch die Einbettung in ein theoretisch fundiertes Gesamtkonzept und die Verwendung von Leitfiguren, die die Schülerinnen und Schüler durch alle Themen begleiten, wird die Etablierung der Mobilitätsbildung in allen Schulstufen unterstützt. Bis zur 2. Schulstufe konnte „Helmi“ erfolgreich als Identifikationsfigur eingeführt werden, für ältere Kinder und Jugendliche soll nun die Clique „Risi & Ko“ zu Leitfiguren werden. Insgesamt wurden dafür fünf archetypische Charaktere geschaffen. Die Clique begleitet die Schülerinnen und Schüler durch alle Themen der Mobilitätsbildung und bietet mit verschiedenen Comicgeschichten Anknüpfungspunkte zu unterschiedlichen Übungen und Diskussionsthemen.

Die Gruppe besteht aus folgenden Figuren:



Risi (13 Jahre) ist ehrgeizig, selbstbewusst und mutig, aber auch verlässlich und immer überlegt in ihren Aktionen. Auch hält sie ihre Freunde davon ab, größere Dummheiten zu machen.



Hugo (14 Jahre) ist schlau, risikofreudig und fair, aber oft auch gedankenlos „.... aber der Hugo aus der Vierten hat das auch schon mal gemacht“, ist der gängige Spruch, wenn Kinder über Dinge reden, die unmöglich scheinen.



Theo (11 Jahre) ist ideenreich, klug, vorausschauend und vorsichtig. Er hat auf jede Frage und für jedes Problem eine Antwort. Über seine waghalsigen Vorschläge ist er oft selbst überrascht, weil sein Ideenreichtum größer ist als sein Mut.



Keule (14 Jahre) ist gutmütig, immer gut gelaunt, witzig und bequem, aber auch bei jedem Blödsinn dabei: Vielleicht nicht immer der Schnellste, aber auf jeden Fall einer, auf den man sich verlassen kann.



Lila (12 Jahre) ist immer gut gestylt, aber auch beschützend, hilfsbereit und auf Sicherheit bedacht. Was Leute dazu antreibt, unvernünftige Dinge zu tun, wird Lila nie verstehen.

Die einzelnen Figuren verhalten sich entsprechend ihres Charaktertyps. Damit werden unterschiedliche Einstellungs- und Reaktionsmöglichkeiten in den einzelnen Verkehrssituationen veranschaulicht und gleichzeitig können sich die Schülerinnen und Schüler mit einem der Charaktere identifizieren. Neben regelkonformem Verhalten werden somit auch riskante Verhaltensweisen und Regelverstöße gezeigt, wodurch eine kritische Auseinandersetzung mit den einzelnen Themen angeregt wird.

Aufbau und Gebrauch der Mobilitätsmappe

Wie beschrieben, werden im modularen Bausteinsystem die Themen der Mobilitätsbildung in Form von „Bausteinen“ aufbereitet. Die Bausteine setzen Impulse, um ein Mobilitätsthema einzuleiten und geben Handlungsanleitungen für die Bearbeitung einzelner Inhalte im Unterricht. Alle Themenschwerpunkte (Bausteine) der Mappe sind identisch aufgebaut, wobei jedem Thema eine Farbe zugeordnet ist. Dies soll das Auffinden zusammengehöriger Inhalte erleichtern.

- Beginnend mit einer themenspezifischen Einleitung werden zunächst Basisinformationen zum jeweiligen Baustein bereitgestellt. Grundlegende Begriffe und Methoden werden erläutert, um die Lehrerinnen und Lehrer in die Thematik einzuführen. Dabei wird jedes Thema auf bereits bestehenden Unterrichtskonzepten und -materialien aufgebaut und es werden aktuelle Erkenntnisse zur Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung einbezogen.
- Als Einstieg in das Thema im Unterricht steht ein Risi & Ko Comic zur Verfügung, der die Schülerinnen und Schüler zu einer ersten Diskussion anregen soll.
- Für jeden Baustein stehen des Weiteren mehrere Stundenbilder zur Verfügung, die in unterschiedlichen Schulfächern oder fächerübergreifend verwendet werden können.
- Die Unterrichtseinheiten folgen durchgehend der gleichen Systematik:

Nach einer kurzen Einführung in die Übung werden das konkrete Ziel, der Arbeitsauftrag und der Übungsablauf im Detail beschrieben. Zudem wird auf die jeweiligen Unterrichtsmaterialien verwiesen, die zur Durchführung der Übung notwendig sind.

Arbeitsmaterialien für Schülerinnen und Schüler befinden sich am Ende des jeweiligen Themenblocks. Um die Materialien möglichst lange verwenden zu können, sollten die schriftlichen Aufgaben auf einem eigenen Notizblatt gelöst werden. Am Ende jeder Übung finden Sie, falls für die Unterrichtsgestaltung hilfreich, ein Lösungsblatt. Mit Hilfe des Lösungsblatts können Sie die Richtig- und Vollständigkeit der erarbeiteten Ergebnisse schnell und einfach überprüfen und bei Bedarf fehlende Antworten in die Diskussion einbringen.

Am Ende jedes Bausteins sind weiterführende Informationen mit Verweisen auf Aktionen, Projektideen und Links zu finden, um Ihnen eine Vertiefung des Themas zu ermöglichen.

Im Abschnitt Daten & Fakten werden Ihnen zusätzliche allgemeine Informationen zur Verfügung gestellt, die für einzelne Stundenbilder herangezogen werden können.

Gesamtkonzept



Didaktische Hinweise

Als Lehrerin bzw. Lehrer sind Sie mit den generellen Regeln und Prinzipien der Wissensvermittlung und deren Überprüfung selbstverständlich bestens vertraut. Dennoch möchten wir Ihnen für die Mobilitätsbildung ein paar Tipps aus der sogenannten Verkehrsdidaktik mit auf den Weg geben. Im Unterschied zu anderen Fachgebieten bzw. Fächern steht hier die Umsetzung des Gelernten in die Praxis im Vordergrund, d.h. es soll über den im schulischen Kontext üblichen Wissenserwerb hinaus ein bestimmtes Verhalten erlernt werden. Die folgenden Anregungen beruhen auf Erfahrungen aus Aktionen und Programmen sowie wissenschaftlichen Erkenntnissen, insbesondere aus dem Bereich der Verkehrspsychologie.

- Die Schülerinnen und Schüler haben bereits diverse Erfahrungen in der Verkehrsrealität gesammelt und eigene Beobachtungen gemacht. Sie wissen daher, dass die im Straßenverkehr geltenden Regeln und Normen nicht immer von allen eingehalten werden. Dementsprechend ist es sinnvoll im Rahmen der Mobilitätsbildung auf die individuellen Erfahrungen und neben dem korrekten Verkehrsverhalten auch auf Fehlverhaltensweisen einzugehen.
- Damit die Schülerinnen und Schüler das Gelernte in den Verkehrsalltag übertragen können, sollte Mobilitätsbildung möglichst anschaulich und realitätsnah erfolgen. Demzufolge sind Übungen in der Verkehrswirklichkeit besonders empfehlenswert. Außerdem sollte neben den lokalen Gegebenheiten auf Verkehrssituationen und -mittel außerhalb des Wohn- und Schulumfeldes eingegangen werden, da Kinder mit zunehmendem Alter immer mobiler werden.
- Einige Übungsinhalte lassen sich nur im Schonraum darstellen oder werden zur Auflockerung bzw. zum Zweck des mehrdimensionalen Lernens bewusst spielerisch vermittelt. Hierbei ist es wichtig, dass die Zielsetzung, nämlich die sichere Verkehrsteilnahme, nicht aus den Augen verloren wird. Dementsprechend sollten Sie im Anschluss an diese Übungen überprüfen, ob die gewünschten Lerninhalte vermittelt werden konnten.
- Die Tatsache, dass Burschen häufiger als Mädchen im Straßenverkehr verunglücken, sollte auch im Unterricht berücksichtigt werden. Es empfiehlt sich konkret auf die (unterschiedlichen) Gewohnheiten beider Gruppen und das damit verbundene Risiko einzugehen.
- Erwachsene bleiben auch nach dem Ende der Volksschulzeit ein wichtiges Vorbild für Kinder. Da sich die Heranwachsenden zunehmend selbstständiger bewegen, spielen jedoch gleichaltrige und ältere Kinder eine immer wichtigere Rolle. Aufgrund dessen ist es wichtig, dass Mobilitätsbildung in einem sozialen Kontext, wie ihn ein Klassenverband bietet, erfolgt und dass den Schülerinnen und Schülern Gemeinschaftserfahrungen ermöglicht werden. Derartige Gruppenerlebnisse eignen sich außerdem dazu, den Beteiligten aufzuzeigen, dass sie nicht nur für sich, sondern auch für andere Verantwortung übernehmen müssen, um sichere und reibungslose Verkehrsabläufe zu ermöglichen.
- Auch 10-14-Jährige sind im Straßenverkehr teilweise noch überfordert und dementsprechend gefährdeter als Erwachsene. Darauf sollten Sie die Schülerinnen und Schüler im Rahmen der Mobilitätsbildung auch hinweisen, jedoch ohne dabei Ängste und damit Unsicherheit zu schüren. Vielmehr sollen sie Verkehrsabläufe verstehen lernen und damit auf eine selbstständige, gleichberechtigte Verkehrsteilnahme vorbereitet werden.

Die in den einzelnen Bausteinen eingesetzten Methoden sind dementsprechend an die Lernziele angepasst, um ihre Wirkung zu entfalten. Während in der Volksschule der Wissensaufbau bzw. Regelkenntnis im Vordergrund steht, braucht es in der Sekundarstufe vermehrt die eigenständige Auseinandersetzung mit dem Thema und das Selbstlernen.

Dabei wird auf Vorerfahrungen und Vorwissen des Lernenden aufgebaut, neues Wissen in vorhandenem integriert und auf aktuelle Problemstellungen angewandt. Zusätzlich sollen Verhaltensweisen reflektiert und neue Kompetenzen aufgebaut werden.⁸

Daher werden bewusst nur beispielhafte Lösungen präsentiert, da gemeinsam mit den Schülerinnen und Schülern im Unterricht individuelle Lösungen erarbeitet werden sollen.

Grundsätzlich empfehlen wir Ihnen, die Einleitungen zu jeden Themenblock zu lesen, damit wichtige Informationen zur Durchführung im Unterricht nicht verloren gehen und Sie Ihre Schülerinnen und Schüler bestmöglich bei der Auseinandersetzung mit dem jeweiligen Thema unterstützen können.



⁸ Schubiger, A. (2013). Lehren und Lernen. Ressourcen aktivieren, Informationen verarbeiten, Transfer anbahnen, auswerten. Bern: hep.



Risiko und Gruppendruck

Risiko und Gruppendruck

Gerade in der heutigen Zeit scheint es wichtiger denn je, sich auch im Zuge der schulischen Mobilitätsbildung mit der Thematik „Risikoverhalten und Risikokompetenz“ zu beschäftigen. Jeder Mensch hat ein anderes Risikoempfinden und ist in unterschiedlichem Maße bereit, Risiken einzugehen. Ausgewählte praktische Übungen dieses Themenblocks sollen die Schülerinnen und Schüler dazu motivieren, sich mit dem eigenen Risikoverhalten auseinanderzusetzen und begreifbar machen, wie es zu Fehleinschätzungen kommen kann. Die Beantwortung nachfolgender Fragen soll Ihnen Hintergrundwissen für den Unterricht und einen geeigneten Einstieg in das Thema liefern.



Was ist unter Risiko zu verstehen?

Der Begriff Risiko wird in der Gesellschaft sehr ambivalent verwendet. Im Allgemeinen spricht man bei einem Ereignis mit ungewissem Ausgang von Risiko. Risiko ist immer mit einem gewissen Wagnis verbunden, wobei bei riskanten Handlungen sowohl negative als auch positive Auswirkungen möglich sind. Risiko bedeutet somit einerseits Gefährdung, andererseits ist es oft notwendig, gewisse Risiken einzugehen, wenn man sich weiterentwickeln will. Kinder und Jugendliche bedenken dabei aber oft nicht die möglichen Konsequenzen ihrer Handlungen.

Koller (2005) weist darauf hin, dass Risiken nicht nur im Kontext von Gefahr thematisiert werden sollten, da diese Teil der Entwicklung zum Erwachsenen sind. Dabei stellen bewältigte Risiken bzw. Risikosituationen eine Bestätigung für das Vertrauen in die eigenen Fähigkeiten und in die eigene Person dar.¹

Besonders für „ungeschützte“ Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer wie Fußgängerinnen und Fußgänger oder Radfahrerinnen und Radfahrer ist Risikosensibilisierung wichtig, da sie im Straßenverkehr einem weit höheren Verletzungsrisiko ausgesetzt sind als etwa Autofahrerinnen und Autofahrer.

Für die adäquate Thematisierung des Begriffs „Risiko“ im Unterricht ist es elementar, die jeweiligen Entwicklungsschritte Ihrer Schülerinnen und Schüler mitzubedenken.

Laut McWhirter² werden abstrakte Begriffe wie Risiko erst von Kindern ab einem Alter von ca. 11 Jahren verstanden und als hilfreiche Kategorien eingesetzt. Mit 11 bis 12 Jahren fangen Kinder an, sich vom bildhaften Denken zu lösen. Sie gewinnen dafür mit der Zeit immer mehr an Abstraktionsvermögen, und das logische Denken nimmt zu. Diese Fähigkeiten erreichen bei jungen Erwachsenen im Alter von 20 Jahren ihren Höhepunkt. Abstrakte Begriffe, wie in unserem Fall „Risiko“, werden von Erwachsenen oftmals unbedarft verwendet, ohne dass konkrete Beispiele gegeben werden. Unabhängig von bestehenden Definitionen sollten Sie daher in einem ersten Schritt darüber reflektieren, was Risiko für die Schülerinnen und Schüler grundsätzlich bedeutet. Im heterogenen Rahmen einer Schulklasse kann davon ausgegangen werden, dass verschiedenste Interpretationen von Risiko vorhanden sind. Damit ist eine Diskussion rund um den Begriff „Risiko“ ein wichtiger erster Schritt für die weitere Beschäftigung mit dem Thema.

Warum begeben sich Kinder und Jugendliche überhaupt in Risikosituationen?

Risikoreiches Verhalten von Kindern und Jugendlichen hat unterschiedliche Ursachen. Einerseits liegt es in einer fehlenden Vertrautheit mit Risikosituationen und im mangelnden Bewusstsein über negative Konsequenzen begründet.² Andererseits spielen gerade im Kindes- und Jugendalter entwicklungsbedingte Faktoren eine große Rolle.

¹ Siehe auch Koller, G. (2005). *risflecting* © Leben in Rausch- und Risikobalance: <http://www.risflecting.at/> (Stand 13.04.2017)

² McWhirter, J. (1997). *Spiralling into control? A review of the development of children's understanding of safety related concepts*. <http://www.rospa.com/rospaweb/docs/advice-services/school-college-safety/spiral-info-control.pdf> (Stand 13.04.2017).

Eine noch eingeschränkte Wahrnehmung des eigenen Verhaltens kann bei Kindern und Jugendlichen Ursache dafür sein, dass sie Risiken des eigenen Verhaltens oft nicht im Detail wahrnehmen. Mehrere Studien³ weisen darüber hinaus darauf hin, dass durch entwicklungsbedingte kognitive „Umbauprozesse“ im Gehirn das Urteilsvermögen Jugendlicher eingeschränkt sein kann. In manchen Risikosituationen besteht zwar das rationale Bewusstsein über das Vorhandensein einer Gefahr. Auf emotionaler Ebene wird diese Gefahr jedoch selten auf die eigene Person bezogen. Eher sehen Jugendliche das Risikoverhalten bei anderen. Ihre Annahme, dass sie persönlich weniger gefährdet seien, einen Unfall zu erleiden, führt dazu, dass sie wenig sensibel dafür sind, sich selbst vor einem Unfall zu schützen.

Risiken einzugehen ist aber auch eine Form des Lernens mittels der „Versuch-Irrtum-Erfahrung“. Das Risikoverhalten junger Menschen ist von Typ zu Typ verschieden. Aufregung, „Thrill“ und Spaß sind dabei Bestandteile von Grenzerfahrungen und gehören zur Entwicklung von heranwachsenden Jugendlichen, die auf der Suche nach der eigenen Identität sind.

Als verstärkender Faktor für das Eingehen von Risiken spielt schließlich auch Gruppendruck eine zentrale Rolle. So wird es in einzelnen „Cliques“ von Jugendlichen als „cool“ angesehen, Mutproben zu absolvieren.

Der Einfluss gleichaltriger Kinder und Jugendlicher („Peer Group“) im Umfeld ist dabei auch im Straßenverkehr nicht zu unterschätzen. So bietet der Verkehrsraum für Kinder und Jugendliche nicht nur die Möglichkeit zur Fortbewegung, sondern auch einen Treffpunkt für Gruppenaktivitäten und Raum für Sport und Kommunikation.⁴ Die Peer Group ist in diesem Alter eine wichtige soziale Bezugsgruppe, die riskante Verhaltensweisen steuert und eine wichtige soziale Funktion einnimmt. Die Ausübung riskanter Aktivitäten bietet unter anderem die Chance, Anerkennung zu erhalten. Besonders bei Fußgängerinnen und Fußgängern oder Radfahrerinnen und Radfahrern können Unfälle jedoch fatale Folgen mit sich bringen. Das macht den Bereich des Straßenverkehrs für Kinder und Jugendliche gefährlich und eine Auseinandersetzung damit unumgänglich.

Wie erleben Kinder und Jugendliche Risiken?

Die wohl bekannteste entwicklungspsychologische Theorie von Jean Piaget⁵ postuliert eine kognitive Entwicklung vom Kind zum Erwachsenen, die vier Stadien durchläuft. D.h. je älter man wird, desto konkreter wird das Denken und abstrakte Dinge werden besser verstanden. Diese Entwicklung ist durch zwei Prozesse dominiert, die auch im Straßenverkehr eine wesentliche Rolle spielen: die Anpassung des eigenen Verhaltens an die Umwelt und die Anpassung der Außenwelt an das eigene Verhalten.

Kinder ab 11 Jahren befinden sich im formal-operationalen Entwicklungsstadium. Wenn Schülerinnen und Schüler das formal-operationale Stadium erreicht haben, ist dies jedoch nicht gleichzusetzen mit einem adäquaten Verständnis eigener Grenzen und Potenziale. Es entwickelt sich allein die Fähigkeit allgemeine Hypothesen darüber aufzustellen, welche Faktoren ein bestimmtes Ereignis – etwa das Überqueren einer belebten Straße – beeinflussen können.

³ Rettenwander, A. (2007). Risiko Jugend? Statements der psychologischen Forschung zum Risikoverhalten Jugendlicher. In: Einwanger, J. (Hrsg.) (2007): Mut zum Risiko – Herausforderungen für die Arbeit mit Jugendlichen. München: Ernst Reinhardt Verlag.

⁴ Raithel, J. (Hrsg.) (2013). Jugendliches Risikoverhalten. Eine Einführung (Lehrbuch). Wiesbaden: Verlag für Sozialwissenschaften.

⁵ Zimbardo, P. G. (1995). Psychologie. Berlin: Springer Verlag.

Diese Hypothesen werden nun systematisch „getestet“, um herauszufinden, inwiefern sie die reale Situation widerspiegeln.⁶ Je mehr „Erfahrung“ Schülerinnen und Schüler darin haben, sich selbst und Situationen einzuschätzen und abzuwägen, wie weiter zu verfahren ist, desto eher können sie in Folgesituationen richtig reagieren.⁴

Welche Rolle spielt Wahrnehmung bei der Entwicklung von Risikokompetenz?

Ein adäquater Umgang mit Risiko verlangt zunächst die Wahrnehmung der jeweiligen Situation an sich. Diese schafft schließlich die grundlegenden Voraussetzungen für sinnvolle Handlungen. Vor allem bei Kindern und Jugendlichen kommt es in Bezug auf die Wahrnehmung entwicklungsbedingt oftmals zu Fehleinschätzungen, die im Straßenverkehr schwere Unfälle zur Folge haben können.

McWhirter² zufolge sind unterschiedliche Gründe dafür verantwortlich, dass sich Kinder und Jugendliche häufig in Risikosituationen wiederfinden. Allen voran mangelndes Gefahrenbewusstsein und eine andersartige Gefahrenwahrnehmung in ungewohnter Umgebung. Die genaue Wahrnehmung einer Risikosituation ist jedoch elementar für deren Einschätzung und die Entscheidung über das weitere Vorgehen.

Die Wahrnehmung von Risikosituationen ist vor allem von den folgenden Faktoren abhängig:

- Wahrgenommene Wahrscheinlichkeit – Wie wahrscheinlich ist es, dass mir etwas passieren wird?
- Wahrgenommene Ernsthaftigkeit – Wenn mir etwas passiert, wie schlimm werden die Folgen sein?
- Wahrgenommener Nutzen – Was ist mein Nutzen, wenn ich die sichere Variante wähle?
- Wahrgenommene Grenzen – Was verpasse ich, wenn ich die sichere Variante wähle?

Laut Theorie werden diese vier Aspekte eingeschätzt, und danach entsprechend gehandelt. Kinder und Jugendliche schätzen diese Aspekte allerdings häufig falsch ein (z.B. Unterschätzen der wahrgenommenen Wahrscheinlichkeit und Ernsthaftigkeit).⁷

Die Wahrnehmung einer Situation erfolgt auf Basis von Sinneseindrücken und vorangegangenen Erfahrungen. Die Auseinandersetzung mit der Thematik im Unterricht ermöglicht es, die Schülerinnen und Schüler auf diese Fehleinschätzungen hinzuweisen und dadurch zu sensibilisieren: Nach der Zusammenführung von Sinneseindrücken und Erfahrungen soll einen Moment innegehalten („Split Second“⁸) und erst dann eine Entscheidung über das weitere Vorgehen getroffen werden. Zuerst konzentriert wahrnehmen und dann handeln lautet die Botschaft.

⁶ Berk, L. E. (Hrsg.) (2005). Entwicklungspsychologie. 3., aktualisierte Auflage. München: Pearson.

⁷ Hamilton, 1994, in McWhirter, J. (1997). Spiralling into control? A review of the development of children's understanding of safety related concepts.

⁸ Ein kurzer Moment, der die Wahrnehmung, Beurteilung und Entscheidung hinsichtlich einer (Risiko-)Situation erlaubt. Siehe auch „Wie kann man mit Risiko umgehen lernen?“.

Wie kann man mit Risiko umgehen lernen?

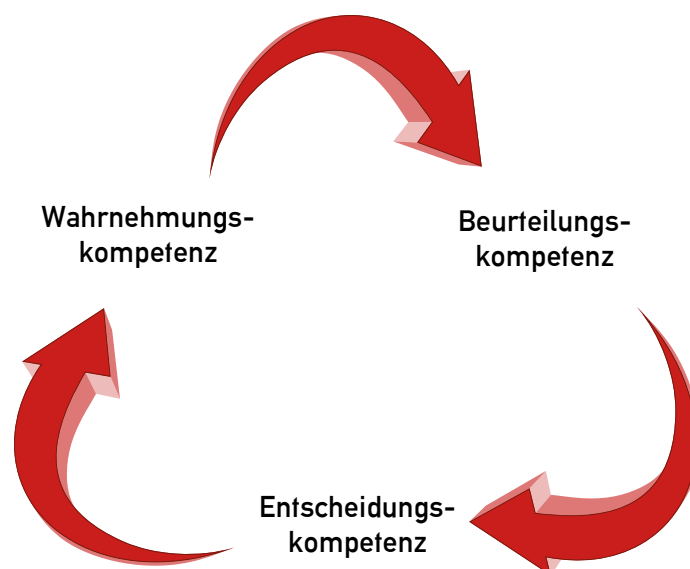
Risiko ist nicht zwangsläufig von der Art der Tätigkeit abhängig, und wie Risiken individuell erlebt werden, unterscheidet sich stark. So kann das Risiko beim Ausüben einer Extremsportart – aufgrund erhöhter Risikokompetenz – deutlich geringer sein, als ein spontaner und unüberlegter Sprung über mehrere Stufen.

Strategien zu erhöhter Risikokompetenz können also als ein Werkzeug angesehen werden, das den Umgang mit einer Problemstellung (einer Risikosituation) vor dem Hintergrund einer adäquaten Lösungsstrategie ermöglicht. Kinder und Jugendliche müssen aber oft noch herausfinden, welcher „Risikotyp“ sie selbst sind. Ein grundlegendes Problem ist hierbei die Gefahr der Überschätzung der eigenen Fähigkeiten aufgrund äußerer Einflüsse beispielsweise durch Gruppendruck. Auch die Einflussnahme von Medien (z.B. Youtube oder soziale Netzwerke) ist nicht zu unterschätzen. Darin wird Kindern und Jugendlichen teils suggeriert, dass Wagnisse, also das bewusste In-Kauf-Nehmen von Risiko, cool sind.

Mit den vorliegenden Unterrichtseinheiten sollten die Schülerinnen und Schülern verinnerlichen, eine potenzielle Risikosituation zunächst zu analysieren und auf mögliche Gefahren hin abzuschätzen. Dann lässt sich eine Aktion oft in einem sicheren Rahmen durchführen.

Wirklich kritisch sind jene Situationen, in denen Jugendliche übermütig und unüberlegt handeln und sich keine Zeit geben, das tatsächliche Risiko abzuschätzen. Besonders hier soll auf das Prinzip „Split Second“ eingegangen werden.

Auf Basis des gemeinsam mit den Schülerinnen und Schülern erarbeiteten Verständnisses bzgl. individuell unterschiedlicher Wahrnehmungen und Risikotypen lassen sich nun durchführbare Strategien entwickeln.



Ziel ist es, dass Kinder und Jugendliche Kompetenzen erwerben, Risikosituationen wahrzunehmen, zu beurteilen und dann selbst- und sozialverantwortlich zu entscheiden.

In der Literatur⁹ wird der Umgang mit Risikosituationen anhand des folgenden Modells beschrieben:

1. Wahrnehmen
2. Beurteilen
3. Entscheiden

Die bereits erwähnte „Split Second“, soll die Betrachtung und Berücksichtigung des dargestellten Kreislaufs im Kontext einer gegebenen Risikosituation ermöglichen. Nach diesem Prinzip nehmen sich die Kinder und Jugendlichen in einer Risikosituation eine Sekunde Zeit, um eine gegebene Situation entlang der drei Schritte (Wahrnehmen, Beurteilen, Entscheiden) bewerten zu können. Dem Motto „No risk, no fun“ kann der Leitgedanke „Leichtsinn ist kein Mut und Vorsicht keine Feigheit“ gegenübergestellt werden.

Der Kontext der Schulklasse ermöglicht es, Kinder und Jugendliche direkt in einer Gruppe von Gleichaltrigen anzusprechen und im Rahmen der Mobilitätsbildung Bewusstsein zum Thema Risiko und Gruppendruck zu schaffen. Mit den Unterrichtselementen wird der Erfahrungshintergrund der Schülerinnen und Schüler erfasst und die zur Verfügung gestellten Übungen zeigen Möglichkeiten auf, wie Risikokompetenz in den Alltag transferiert werden kann.

⁹ z.B. Einwanger, J. (Hrsg.) (2007). Mut zum Risiko – Herausforderungen für die Arbeit mit Jugendlichen. München: Ernst Reinhardt Verlag.; Braun, E. & Loewe, U. (2009). Split the Risk – Handbuch für den Unterricht. Wien: Kuratorium für Verkehrssicherheit. Im Rahmen des EU-Projekts AdRisk.

Stundenbild | Auf der Überholspur...

Thema	Einschätzung und Bewältigung von Risikosituationen
Methode	Comic mit anschließenden Murmelgruppen und Gruppendiskussion <i>Eine Risikosituation wird im Comic dargestellt und ist anschließend jeweils zu zweit zu analysieren. Darüber hinaus werden die eigenen Erfahrungen in den 2er-Gruppen besprochen. Den Abschluss bildet eine Diskussion mit der ganzen Klasse.</i>
Setting	Klassenraum
Unterrichtsmaterial	Comic „Auf der Überholspur...“ je 2er-Gruppe 1 Aktionskarte mit Fragen zur Analyse, Schreibmaterial
Fächer	<u>Unterrichtsgegenstände:</u> Deutsch, Fremdsprachen, Geschichte und Sozialkunde/Politische Bildung <u>Freigegegenstände:</u> Verkehrserziehung
Schulstufe	7. bis 8.
Dauer	1/2 - 1 UE
Literaturverweis	● Eichhorn, A. et al. (2012). <i>Risi & Ko. Wie Kinder und Jugendliche mit Risiko umgehen lernen. Handbuch für den Unterricht.</i> Wien: KfV. ● Allgemeine Unfallversicherungsanstalt (2011). <i>Sicherheit im Jugendalter. Endbericht eines Forschungsprojekts der abif im Auftrag der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt, Report Nr. 60.</i> Wien. ● Einwanger, J. (2007). <i>Mut zum Risiko. Herausforderungen für die Arbeit mit Jugendlichen.</i> München: Ernst-Reinhardt Verlag.
Schwerpunkte	Umgang mit Risiko, Selbstständiges Arbeiten, Sozialkompetenz



Einführung

Das Stundenbild beschäftigt sich mit Strategien zum Umgang mit Risiken im Straßenverkehr, da Kinder und insbesondere Jugendliche die eigenen Fähigkeiten gerne überschätzen und sich infolgedessen in Gefahr bringen. Es soll den Schülerinnen und Schülern aufzeigen, dass Gefahren zu ihrem Alltag dazu gehören, aber durch überlegtes Denken und Handeln oftmals entschärft oder gar vermieden werden können. Damit sich jede und jeder intensiv mit den Risiken des Straßenverkehrs auseinandersetzen muss, wird das Thema erst paarweise und dann im Klassenverband besprochen.



Ziel

Die Schülerinnen und Schüler wissen anschließend, dass Risiken überall lauern, wie Risikosituationen entstehen und wie sie dementsprechend vermeidbar wären.



Arbeitsauftrag

Die Schülerinnen und Schüler schauen sich den Comic „Auf der Überholspur...“ an und analysieren anschließend in 2er-Gruppen die gesehenen Risikosituationen sowie ähnliche Situationen aus ihrem Alltag mit Hilfe der Aktionskarte „Auf der Überholspur...“. Anschließend wird die Situation im Klassenverband gemeinsam besprochen.



Ablauf und Regeln

Die Schülerinnen und Schülern lesen zur thematischen Einleitung den Comic „Auf der Überholspur...“ (Anmerkung: Bei Bedarf kann der Comic an die Wand projiziert werden.) Anschließend sollen sie sich mit der Sitznachbarin bzw. dem Sitznachbarn zusammenfinden, um die folgende Aufgabe in den nächsten 10-15 Minuten zu beantworten.

1. In welchen Situationen im Comic hätte sich jemand verletzen können?
2. Warum ist es Eurer Meinung nach zu diesen kritischen Situationen im Comic gekommen?
3. Habt Ihr im Straßenverkehr bereits ähnliche Situationen erlebt bzw. bei anderen beobachtet? Und wenn ja, welche und wie kam es dazu?
4. Wie könnt Ihr selbst verhindern, dass es zu einer kritischen Situation oder gar zu einem Unfall kommt?

Dazu erhält jede 2er-Gruppe eine Aktionskarte, auf der die zu analysierenden Situationen aus dem Comic dargestellt und die zu beantwortenden, folgenden Fragen aufgelistet sind. Zusätzlich können die Fragen auf Flipchart oder Whiteboard notiert werden.

Die Erkenntnisse aus dem Zweiergespräch sollten kurz mitnotiert werden, um sie später leichter in der Klasse diskutieren zu können. Auf eine Präsentation der einzelnen Kleingruppenergebnisse sollte im Sinne der offenen Diskussion verzichtet werden. Dennoch sollten die Antworten auf die Fragen 1 bis 4 auch im Klassenverband noch einmal kurz durchbesprochen werden. Für Frage 3 sollte hierbei die meiste Zeit aufgewendet werden, da mit Hilfe dieser Frage der Bezug zum Alltag der Jugendlichen hergestellt wird. Als Moderatorin bzw. Moderator der Gruppendiskussion sollten Sie die Schülerinnen und Schüler daher dazu anhalten, persönliche Erlebnisse und Erfahrungen einzubringen. Auf diese Weise können Jugendliche Risikoeinschätzung stellvertretend durch die Bezugsgruppe lernen.



Weiterführende Idee

Die Schülerinnen und Schüler können ihre persönliche Risikosituation auch in einem ersten Schritt im Zeichenunterricht darstellen (z.B. als Zeichnung, Comic oder Fotocollage) und anschließend die Kunstwerke nach den oben angeführten Gesichtspunkten im Klassenverband reflektieren.

Lösungsblatt

1. In welchen Situationen im Comic hätte sich jemand verletzen können?

Beispielsituationen:

- Kritische Situation mit querender alter Dame
- Kritische Situation mit endendem Gehsteig in Kombination mit sich annäherndem Lkw
- Kritische Situationen könnten vor Hauseingängen oder Ausfahrten entstehen

2. Warum ist es eurer Meinung nach zu diesen kritischen Situationen im Comic gekommen?

Hier sollte bei der Diskussion im Klassenverband der Risikokreislauf (siehe Einleitung) eingeführt und anhand der 3 Punkte (Wahrnehmung, Beurteilung und Entscheidung) besprochen werden.

- *Hugo hat die Gefahr* (z.B. endender Gehsteig in Kombination mit sich annäherndem Lkw) übersehen
 - ➔ WAHRNEHMUNGSFEHLER = Merkmale der Umwelt, die auf eine drohende Risikosituation hinweisen, werden nicht gesehen
- *Hugo hat die Gefahr falsch eingeschätzt* (= vor der nahenden Kreuzung hat Hugo seine Aufmerksamkeit nicht auf die Straße gelenkt, obwohl mit Kreuzungsverkehr gerechnet werden muss)
 - ➔ BEURTEILUNGSFEHLER = Merkmale der Umwelt, die auf eine drohende Risikosituation hinweisen, werden falsch eingeschätzt
- *Hugo ist bewusst ein Risiko eingegangen*, um das Wettrennen zu gewinnen
 - ➔ ENTSCHEIDUNGSFEHLER = trotz der wahrgenommenen Gefahrenquelle (ältere Dame mit Rollator) werden bewusst Risiken eingegangen

3. Habt ihr im Straßenverkehr bereits ähnliche Situationen erlebt bzw. bei anderen beobachtet? Und wenn ja, welche und wie kam es dazu?

Beispielsituationen:

Kritische Situation oder gar Unfall aufgrund...

- ...von unangepasster Geschwindigkeit,
- ...von Ablenkung (z.B. durch das Smartphone),
- ...einer Rotlichtmissachtung,
- ...eines Fahrfehlers u.ä.

4. Wie könnt ihr verhindern, dass es zu einer kritischen Situation oder gar zum Unfall kommt?

- Risikoverhalten (im Straßenverkehr) vermeiden (z.B. Wettrennen nur im geschützten Raum durchführen [Park])
- jederzeit mit Risiken rechnen (z.B. gefährliche Verhaltensweisen anderer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer erwarten)
- Risiken frühzeitig erkennen (durch aufmerksames Beobachten des Verkehrsgeschehens)
- Risiken richtig einschätzen (Die eigenen Fähigkeiten und Fertigkeiten und die der anderen in diesem Zusammenhang nie überschätzen!)
- andere gegebenenfalls auf Risiken aufmerksam machen (bspw. Freunde warnen)
- Risiken rechtzeitig abwenden (z.B. für die Situation angepasst fahren und bremsbereit sein)

Stundenbild | Auf der Jagd nach dem Risiko

Thema	Sicherheit am Schulweg: Risikosituationen auf dem Schulweg
Methode	Einzelaufgabe und/oder Gruppenübung, Austausch in der Gruppe
Setting	Weg zur und von der Schule; Klassenraum
Unterrichtsmaterial	Smartphone oder Kamera, Schreibmaterial
Fächer	<u>Unterrichtsgegenstände:</u> Deutsch, Bildnerische Erziehung, Kommunikation und Sozialkompetenz/Soziales Lernen <u>Unverbindliche Übung/Freigegenstände:</u> Darstellendes Spiel, Verkehrserziehung
Schulstufe	5. bis 8.
Dauer	1 UE
Literaturverweis	● Eichhorn, A. et al. (2012). <i>Risi & Ko. Wie Kinder und Jugendliche mit Risiko umgehen lernen. Handbuch für den Unterricht.</i> Wien: KfV. ● Einwanger, J. (Hrsg.) (2007). <i>Mut zum Risiko – Herausforderungen für die Arbeit mit Jugendlichen.</i> München: Ernst-Reinhardt Verlag.
Schwerpunkte	Reflexion und Beurteilung von Risikoseettings im Straßenverkehr, Auseinandersetzung mit dem Thema Sicherheit am Schulweg



Einführung

Schülerinnen und Schüler sind täglich auf dem Schulweg unterwegs und verbinden diesen mit Gefühlen von Sicherheit bzw. Unsicherheit. Dabei werden oft gefährliche Stellen als gegeben angenommen. Das Smartphone ist der tägliche Begleiter, und Kinder bzw. Jugendliche nehmen damit gerne Alltagssituationen auf. Dies soll dazu verwendet werden, praktische Eindrücke im Straßenverkehr festzuhalten, die in der Folge bewertet und diskutiert werden.



Ziel

Die Schülerinnen und Schüler nehmen gefährliche Stellen im alltäglichen Verkehr individuell wahr und dokumentieren diese – speziell auf dem Weg zur und von der Schule bzw. rund um die Schule. Dadurch setzen sie sich mit dem Thema subjektive Sicherheit auf dem Schulweg auseinander. Auf diese Weise wird das Bewusstsein für einen angemessenen Umgang mit potenziellen Risiken gesteigert.



Arbeitsauftrag

Schülerinnen und Schüler sollen für die riskante Situationen auf ihrem Schulweg mit dem Smartphone oder mit einer Kamera aufnehmen. In der Klasse findet in Kleingruppen auf Basis der dokumentierten Stellen und Situationen eine Diskussion zum Thema Umgang mit Risiko statt.



Ablauf und Regeln

Die Schülerinnen und Schüler dokumentieren auf ihrem Weg zur und von der Schule Verkehrssituationen (Kreuzungen, Wege, Straßen usw.), die sie persönlich für riskant halten, mit Hilfe einer (Smartphone-)Kamera. Ebenso werden rund um die Schule Risikostellen festgehalten. In einer der folgenden Schulstunden tauschen sich die Schülerinnen und Schüler in einer Kleingruppe (3-4 Personen) zu den dokumentierten Situationen aus und erläutern anhand der Fragen, welche Risiken sie bergen. Die Fragen können auf einem Flipchart oder Whiteboard notiert werden. Die festgehaltenen kritischen Situationen und die möglichen Handlungsoptionen werden unter den Gesichtspunkten „zuerst wahrnehmen, danach beurteilen und dann für eine Handlung entscheiden“ analysiert.

1. Welche Aspekte werden als gefährlich wahrgenommen oder mit einem Gefühl der Unsicherheit verbunden?
2. Warum werden diese als gefährlich bzw. unsicher erlebt?
3. Wie kann ich mich in der Situation verhalten, um das Gefahrenpotential zu reduzieren bzw. die Sicherheit zu erhöhen? Was müsste anders sein?

Sie, als Pädagogin bzw. Pädagoge, gehen von Kleingruppe zu Kleingruppe und unterstützen die Schülerinnen und Schüler bei Fragen.



Wichtig

Bei dieser Übung liegt der Schwerpunkt auf den eigenen Möglichkeiten der Schülerinnen und Schüler ihre Sicherheit zu erhöhen und der Thematisierung von riskantem Verhalten. Es soll dabei der jeweils eigene Handlungsspielraum bewusst werden. Wahrscheinlich wird auch diskutiert werden, was im Straßenverkehr anderes geregelt werden sollte, wie z.B. längere Grünphasen für Fußgängerinnen und Fußgänger. Hier sollten die Schülerinnen und Schüler wieder auf die eigenen Handlungsmöglichkeiten in dieser Situation zurückgeführt werden.



Hinweis

Bei der Erklärung der Aufgabe soll den Schülerinnen und Schülern der Hinweis gegeben werden, dass sie beim Fotografieren beachten sollen, ihre eigene Sicherheit nicht zu gefährden.

Diese Übung ist eine Vertiefung der Übung „Auf der Überholspur.“ Hier soll die praktische Auseinandersetzung mit den diskutierten Situationen erfolgen und die Schritte Wahrnehmen – Beurteilen – Handeln geübt werden. Diese Übung kann aber auch unabhängig von der Übung „Auf der Überholspur“ vorgegeben werden.



Weiterführende Ideen

Die dokumentierten Situationen können auch in einem Ortsplan eingezeichnet werden, um einen Überblick zu erhalten, welche Verkehrssituationen für die Schülerinnen und Schüler Risiken bergen.

Lösungsblatt

Beispielsituation: Mit dem Rad eine unübersichtliche Kreuzung überqueren

1. Welche Aspekte werden als gefährlich wahrgenommen oder mit einem Gefühl der Unsicherheit verbunden? (Wahrnehmen)

- Wie ist die Kreuzung geregelt?
- Woher können andere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer kommen?
- Wie ist die Beschaffenheit der Straße (Schienen, glatt, regennass o.ä.)?
- Welche Geschwindigkeit habe ich?

2. Warum wird die Kreuzungssituation als gefährlich bzw. unsicher erlebt? (Beurteilen)

- Die Kreuzung ist geregelt/ungeregelt, sie ist übersichtlich/unübersichtlich.
- Die Beschaffenheit der Straße ist gut/schlecht.
- Andere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer können gut/schlecht gesehen werden.
- Für diese Kreuzungssituation ist die eigene Geschwindigkeit passend/zu hoch.
Auf Basis der vorangegangenen Überlegungen wird die Beurteilung detailliert:
 - Die Kreuzung ist unübersichtlich → Risikopotenzial ↑
 - Die Kreuzung ist übersichtlich → „normales“ Risiko
 - Die Beschaffenheit der Straße ist gut → „normales“ Risiko
 - Die Beschaffenheit der Straße ist schlecht → Risikopotenzial ↑
 - Die Eigene Geschwindigkeit ist angemessen → „normales“ Risiko
 - Die Eigene Geschwindigkeit ist nicht angemessen → Risikopotenzial ↑

3. Wie kann ich mich in der Situation verhalten, um das Gefahrenpotential zu reduzieren bzw. die Sicherheit zu erhöhen? Was müsste anders sein? (Entscheiden)

- Die Kreuzung ist unübersichtlich, also steige ich vom Fahrrad ab und schiebe es über den Zebrastreifen und überquere auf diesem Weg den Kreuzungsbereich.
- Die Kreuzung ist übersichtlich, also bewege ich mich mit dem Fahrrad in den Kreuzungsbereich und quere.
- Die Beschaffenheit der Straße ist schlecht (z.B. regennass), also verringere ich mein Tempo und achte besonders beim Queren auf z.B. die Straßenbahnschienen.
- Die eigene Geschwindigkeit ist nicht angemessen, also reduziere ich das Tempo, um rechtzeitig zum Stillstand zu kommen, wenn es nötig ist.

Wahrnehmung, Beurteilung und Entscheidung bilden die Grundlage, um eine bestimmte Handlung zu setzen. Das bedeutet z.B. für das vorangegangene Beispiel: Ich fahre nicht mit dem Fahrrad über die Kreuzung, sondern schiebe es und überquere die Straße am Zebrastreifen.

Stundenbild Trendig & smart unterwegs

Thema	Umgang mit Trendsportgeräten
Methode	Internetrallye mit anschließender Gruppendiskussion <i>Konkrete Fragen sind in Kleingruppen mit Hilfe des Internets (z.B. Smartphones) zu beantworten. Die Antworten werden vor der Klasse präsentiert und gegebenenfalls diskutiert.</i>
Setting	Klassenraum
Unterrichtsmaterial	je Kleingruppe 1 Aktionskarte mit Fragen zu einem ausgewählten Trendsportgerät, Smartphone oder PC, Schreibmaterial
Fächer	<u>Unterrichtsgegenstände:</u> Deutsch, Lebende Fremdsprache, Geschichte und Sozialkunde/Politische Bildung <u>Unverbindliche Übung/Freigegegenstände:</u> Verkehrserziehung, Einführung in die Informatik
Schulstufe	5. bis 6.
Dauer	1 UE
Literaturverweis	● <i>Freiwillige Radfahrprüfung, Zusatzmaterialien Trendsportarten</i> www.jugendrotkreuz.at ● <i>Straßenverkehrsordnung (StVO)</i> www.ris.bka.gv.at
Schwerpunkte	Regelwissen, Risikoeinschätzung, Selbstständiges Arbeiten, Medien- und Sozialkompetenz



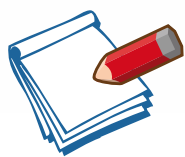
Einführung

Das Stundenbild beschäftigt sich mit verschiedenen Aspekten von sogenannten Trendsportgeräten wie Scooter, Kickboard, Skateboard, Inlineskates etc., da diese neuartigen Geräte nicht nur Spaß mit sich bringen, sondern gleichzeitig ein Sicherheitsrisiko im Straßenverkehr darstellen. Neben den für die Nutzerinnen und Nutzer geltenden Verkehrsregeln sind die Altersbestimmungen, aber auch die Ausrüstungsempfehlungen oftmals nicht bekannt und die mit der Benützung verbundenen Risiken nicht bewusst. Daher sind im Rahmen der Übung dementsprechende Lerninhalte mit Hilfe von vorgegebenen Leitfragen selbstständig und internetbasiert zu erarbeiten.



Ziel

Die Schülerinnen und Schüler wissen anschließend, auf welchen Verkehrsflächen sie sich mit den unterschiedlichen Trendsportgeräten bewegen dürfen, ab welchem Alter sie alleine damit unterwegs sein dürfen und welche Schutzausrüstung ratsam ist. Sie sind darüber hinaus für die Gefahren, die von den einzelnen Geräten ausgehen, sensibilisiert und wissen, wie sie das Risiko minimieren können.



Arbeitsauftrag

Die Schülerinnen und Schüler werden in Kleingruppen aufgeteilt. Jede Gruppe hat die Aufgabe, vorgegebene Fragen zu einem ausgewählten Trendsportgerät mit Hilfe des Internets zu beantworten und anschließend die Rechercheergebnisse vor der Klasse zu präsentieren.



Ablauf und Regeln

Zum Einstieg wird den Schülerinnen und Schülern anhand der Unfallzahlen aufgezeigt, welche Gefahren von Trendportgeräten ausgehen. Die Klasse wird anschließend in Kleingruppen zu je 3-5 Schülerinnen und Schülern unterteilt. Jede Gruppe setzt sich zusammen und erhält eine Aktionskarte „*Trendig & smart unterwegs*“ mit ihrem konkreten Arbeitsauftrag.

Die jeweilige Aktionskarte legt hierbei einerseits das Trendsportgerät fest, um das es gehen soll, andererseits sind ihr die rechtlichen und sicherheitsrelevanten Fragen zu entnehmen, die es zu beantworten gilt. Die Schülerinnen und Schüler erhalten anschließend etwa 20 Minuten Zeit, um die Fragestellungen mit Hilfe Ihres Smartphones o.ä. zu beantworten.

Die Antworten sind im Anschluss gruppenweise vor der gesamten Klasse zu präsentieren und können bei Bedarf diskutiert werden. So könnte beispielsweise ein Diskussionspunkt sein, warum Kinder ohne die freiwillige Radfahrprüfung erst ab 12 Jahren alleine mit Trendsportgeräten unterwegs sein dürfen oder warum Inlineskaterinnen und -skater andere Rechte haben als die Nutzerinnen und Nutzer anderer Trendsportgeräte.

Um die Präsentation der Gruppenergebnisse zu erleichtern, sollten die Antworten auf die Fragen in der Gruppenarbeitsphase verschriftlicht werden (z.B. *Flipchart, Whiteboard, PowerPoint-Präsentation*).



Wichtig

Informationen zum Unfallgeschehen sowie zur altersabhängigen Entwicklung von Fähigkeiten und Fertigkeiten sind im Kapitel „Daten & Fakten“ zu finden.

Da einige Antworten für alle Trendsportgeräte zutreffen, können die Ergebnispräsentationen kurz ausfallen und mehr Zeit zur Diskussion der Unterschiede zwischen den Geräten verwendet werden.



Hinweis

Das Thema kann auch vertieft werden, indem auf geschichtliche Entwicklungen Bezug genommen wird:

→ Geschichte der Inlineskates

Erste Rollschuhe mit zwei hintereinander angeordneten Rädern gab es bereits um 1760. Um 1850 erschienen dann die ersten Rollschuhe mit vier Rädern, wobei diese in zwei Reihen nebeneinander angeordnet waren. In den 1990er-Jahren kamen dann die heute verbreiteten Inlineskates auf den Markt, bei denen die vier Räder hintereinander angeordnet sind. Hintergrund hierfür war, dass US-amerikanische Eishockeyspielerinnen und -spieler auf der Suche nach einem Trainingsgerät für den Sommer waren.

→ Geschichte des Skateboards

In den 1950er-Jahren montierten Surferinnen und Surfer an der Südwestküste Kaliforniens unter kleine Surfbretter Räder, um die Surfbewegung auf der Straße nachzuahmen, wenn der Wellengang nicht günstig war. Anfang der 1960er-Jahre wurde Skateboarding als eigenständige Sportart betrieben und vier Jahre später begann die industrielle Skateboardproduktion. Mitte der 1970er-Jahre kam die Skateboardwelle nach Europa. Anfang der 1980er-Jahre verschwand das Skateboarding jedoch schlagartig, da das Rollschuhfahren/Inlineskaten zur starken Konkurrenz wurde. Mitte der 1980er-Jahre kam es zu einem erneuten Aufschwung des Skateboarding und das sogenannte Streetskating stieg endgültig zur Massensportart auf.

→ Geschichte des Scooters

Der Mini-Klapproller, auch Microscooter genannt, wurde 1992 in der Schweiz entwickelt und 1999 vom Hersteller Micro auf den Markt gebracht. In den Jahren 2000 und 2001 wurde der Mini-Klapproller zur Modeerscheinung für den urbanen Individualverkehr. Mittlerweile sind die unterschiedlichsten Modelle auf dem Markt.

Lösungsblatt

Folgende Webseiten können die Recherche bei Bedarf erleichtern:

www.bmvit.gv.at

www.oeamfc.at

www.kfv.at

www.netzwerk-verkehrserziehung.at

1. Ab welchem Alter darf man alleine mit ... unterwegs sein?

Auf öffentlichen Straßen dürfen Kinder mit dem Fahrrad und mit Trendsportgeräten erst ab 12 Jahren ohne Begleitung unterwegs sein. Sind sie im Besitz des Radfahrausweises können sie bereits mit 10 Jahren alleine fahren. Zuvor ist die Begleitung durch eine mindestens 16-jährige Begleitperson erforderlich.

2. Wo ist das Inlineskaten/Rollerfahren/Boarden im Straßenverkehr erlaubt?

Inlineskates dürfen, wie klassische Rollschuhe,

- auf Gehsteigen, Gehwegen und Schutzwegen,
- kombinierten Geh- und Radwegen,
- Radfahrstreifen und Mehrzweckstreifen innerhalb des Ortsgebiets,
- Radwegen und Radfahrerüberfahrten innerhalb und außerhalb des Ortsgebiets,
- Wohn- und Spielstraßen sowie
- Fußgängerzonen genutzt werden

Scooter & Kickboards dürfen

- auf Gehsteigen, Gehwegen und Schutzwegen,
- Kombinierten Geh- und Radwegen,
- Wohn- und Spielstraßen sowie
- Fußgängerzonen genutzt werden

Skate-, Long-, Wave-, Snakeboards etc. gelten als fahrzeugähnliches Spielzeug und sollten aufgrund der hohen Sturzgefahr nur in Wohn- und Spielstraßen sowie Skateparks benutzt werden. Das Fahren auf

- Gehsteigen,
- Gehwegen und in
- Fußgängerzonen ist nur dann erlaubt, wenn dadurch weder der Verkehr auf der Fahrbahn noch Fußgängerinnen und Fußgänger behindert oder gefährdet werden. D.h. Skateboards dürfen auf Gehwegen oder Gehsteigen nur verwendet werden, wenn das Skateboard nicht auf die Fahrbahn gelangen kann.

3. Welche Schutzausrüstung wird beim Inlineskaten/Rollerfahren/Boarden empfohlen?

- Helm
- Handgelenk-, Ellbogen- und Knieschützer

4. Wie müsst ihr euch beim Inlineskaten/Rollerfahren/Boarden verhalten?

- andere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer weder gefährden noch behindern
- Fahrgeschwindigkeit den anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern anpassen
- Fahrweise dem eigenen Fahrkönnen anpassen

Stundenbild | Wie geht's weiter?

Thema	Reflexion des Themas Risiko im Gruppenkontext
Methode	Rollenspiel, Austausch in der Gruppe
Setting	Klassenzimmer oder geeignete Schulumgebung
Unterrichtsmaterial	3 Aktionskarten, 5 Risi & Ko Rollenkarten, Schreibmaterial
Fächer	<u>Unterrichtsgegenstände:</u> Deutsch, lebende Fremdsprache, Religion, Kommunikation und Sozialkompetenz/Soziales Lernen <u>Unverbindliche Übung/Freigegegenstände:</u> Darstellendes Spiel
Schulstufe	6. bis 7.
Dauer	1-2 UE
Literaturverweis	<i>Eichhorn, A. et al. (2012). Risi & Ko. Wie Kinder und Jugendliche mit Risiko umgehen lernen. Handbuch für den Unterricht. Wien: KfV.</i>
Schwerpunkte	Strategien zum Umgang mit Risiken, Reflexion über Risikoverhalten in Gruppensituationen, Umgang mit Gruppendruck, soziale Kompetenz



Einführung

Im Rahmen eines Rollenspiels soll mit den Schülerinnen und Schülern das Konzept „zuerst denken, dann handeln“ im realitätsnahen Kontext bewusst erlebt werden. Da die Schritte des Wahrnehmens, Beurteilens und Entscheidens im Alltag oft an Gruppensituationen gebunden sind, soll eine solche Situation nachgespielt und deren Einfluss auf das eigene Entscheidungsverhalten erfasst werden.



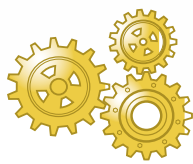
Ziel

Durch das Rollenspiel soll der Transfer von Risikostrategien in den Alltag erleichtert und der Einfluss der Gruppe auf eigene Entscheidungen bewusst gemacht werden.



Arbeitsauftrag

Ein Teil der Klasse soll als Darstellerinnen und Darsteller einen bestimmten Charakter repräsentieren. Dazu werden die Charaktere der Clique „Risi & Ko“ herangezogen. Im Spiel wird der Einfluss des entsprechenden Charakters auf die Gruppe in einer Risikosituation erfasst. Der Rest der Klasse fungiert als Beobachterinnen und Beobachter.



Ablauf und Regeln

Jeweils 5 freiwillige Schülerinnen und Schüler spielen eine der 2 Risikosituationen der Aktionskarten „Wie geht's weiter?“ vor der Klasse nach und sollen den offenen Ausgang der Geschichte spontan zu Ende denken und spielen. Vor Beginn erhält jede Darstellerin bzw. jeder Darsteller eines der Rollenkärtchen der Clique „Risi & Ko“, an dem sich ihr bzw. sein Verhalten im Spiel orientieren soll. Zwischen den Darstellerinnen bzw. Darstellern soll ein Dialog entsprechend der einzelnen Charaktere entwickelt werden. Die Pädagogin bzw. der Pädagoge soll diese dabei unterstützen, sich mittels folgender Fragestellungen in die jeweiligen Charaktere einzufühlen:

- Wie geht die Situation weiter bzw. wie geht die Situation aus?
- Was ist das jeweils Markante an den einzelnen Charakteren der Clique „Risi & Ko“ und wie beeinflusst das die Situation?

Die übrigen Schülerinnen und Schüler erhalten die Aufgabe, die Szene zu beobachten und sich zu den folgenden Fragen (diese stehen als Aktionskarte zur Verfügung oder können auf Flipchart/Whiteboard notiert werden) Notizen zu machen :

1. Welche Charaktere sind erkennbar?
2. Wie reagieren die Charaktere bzw. wie wirken sich die Charaktere auf den Entscheidungsprozess aus? (Gruppendynamik)
3. Welches Risiko ist aufgetreten?
4. Wie hätten die Beobachterinnen und Beobachter selber in dieser Situation reagiert bzw. entschieden?

Nach ca. 10-15 Minuten beendet die Pädagogin bzw. der Pädagoge die Szene.

Anschließend wird die Situation in den folgenden Schritten nachbesprochen:

1. Die Beobachterinnen und Beobachter erzählen, welche Charaktere sie erkennen konnten und wie diese in der Situation reagiert haben (z.B. überlegt, spontan).
2. Jede Darstellerin bzw. jeder Darsteller deckt ihre/seine Rolle auf und beschreibt, wie sie/er die Situation erlebt hat.
3. Die Beobachterinnen und Beobachter bringen ihre Notizen ein und beschreiben die erlebten Situationen aus ihrer Perspektive (z.B. Welches Risiko wurde sichtbar? Wie hätten sie in dieser Situation reagiert bzw. entschieden?).
4. Die gesamte Gruppe diskutiert über das Thema Risiko, die jeweils gewählten Situationen und deren Verlauf während des Spielens in der Gruppe: Was sind mögliche Schwierigkeiten für bewusstes Reflektieren über eine Risikosituation? Welchen Einfluss können andere in der Gruppe haben?



Wichtig

Die gesamte Klasse sollte mit den Charakteren von Risi & Ko bereits vertraut sein. Falls nicht, müssen die Charaktere einleitend vorgestellt werden.

Wichtig ist, dass die Pädagogin bzw. der Pädagoge am Ende des Rollenspiels die Darstellerinnen und Darsteller von ihren Rollen „befreit“ und so eine neutrale Diskussion anregt. In der abschließenden Diskussion sollte immer wieder auf das Thema Risikokompetenz „zuerst denken, dann handeln“ zurückgekommen werden, um ein zu starkes Abschweifen zu vermeiden.



Hinweis

Alternativ können auch drei 5er-Gruppen die gleiche Situation „bearbeiten“. Die unterschiedlichen Dialoge und Lösungsstrategien werden dann am Ende im Klassenverband diskutiert. Zusätzlich können folgende Fragestellungen behandelt werden:

- Gab es unterschiedliche Wege, eine Lösung für die Situation zu finden?
- Warum hat sich die Gruppe für ein bestimmtes Ende der Situation entschieden?
- Mit welcher Lösungsstrategie konnten sich die Schülerinnen und Schüler am besten identifizieren und warum?

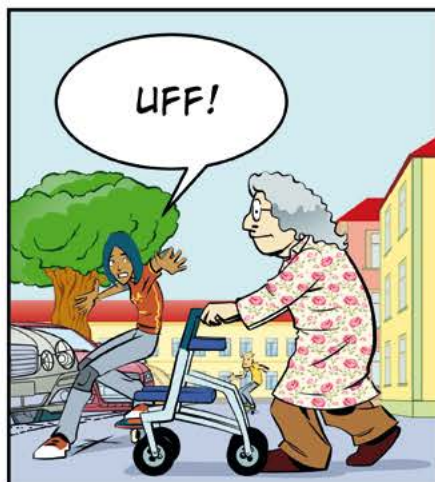


Weiterführende Ideen

Wenn das Thema vertieft werden soll, können die Schülerinnen und Schüler (idealerweise in 5er-Gruppen) im Zuge einer Projektarbeit eine neue Situation mit den vorgegebenen Charakteren konzipieren und entwickeln. Die Situation soll anschließend nachgespielt und aufgezeichnet werden. Die unterschiedlichen Videos können am Ende des Projekts im Unterricht vorgestellt und diskutiert werden.

Literaturverweise und weiterführende Informationen

- Berk, L. E. (Hrsg.) (2005). Entwicklungspsychologie. 3., aktualisierte Auflage. München: Pearson.
- Braun, E. & Loewe, U. (2009). Split the Risk – Handbuch für den Unterricht. Wien: Kuratorium für Verkehrssicherheit. Im Rahmen des EU-Projekts AdRisk. Übersetzt aus dem Englischen. Manual text (original): Maaïke van der Ploeg-Feenstra.
- Eichhorn, A., Runda, K., Aigner-Breuss, E. Müller, A. (2012). Risi & Ko. Wie Kinder und Jugendliche mit Risiko umgehen lernen – Handbuch für den Unterricht. Wien: KfV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) im Rahmen des Interreg IV Projekts Schulen mobil.
- Einwanger, J. (Hrsg.) (2007). Mut zum Risiko – Herausforderungen für die Arbeit mit Jugendlichen. München: Ernst Reinhardt Verlag.
- Einwanger, J. (2007). FotoClick und DigiCam. In: Einwanger, J. (Hrsg.) (2007): Mut zum Risiko – Herausforderungen für die Arbeit mit Jugendlichen. München: Ernst Reinhardt Verlag. S. 233-234.
- Einwanger, J. (2007). Rollenspiel aus dem „risk’n’fun“-Training. In: Einwanger, J. (Hrsg.) (2007): Mut zum Risiko – Herausforderungen für die Arbeit mit Jugendlichen. München: Ernst Reinhardt Verlag. S. 266-268.
- Koller, G. (2005). risflecting © Leben in Rausch- und Risikobalance <http://www.risflecting.at/> (Stand 13. April 2017)
- Koller, G. (2007). risflecting – Ein pädagogisches Handlungsmodell zur Entwicklung von Rausch- und Risikokompetenz. In: Einwanger, J. (Hrsg.) (2007): Mut zum Risiko – Herausforderungen für die Arbeit mit Jugendlichen. München: Ernst Reinhardt Verlag. S. 99-108.
- Limbourg, M. & Reiter, K. (2003). Denn sie wissen nicht, was sie tun... Jugendliches Risikoverhalten im Verkehr. In: Unsere Jugend, 2003, 1. <http://www.uni-due.de/~qpd402/alt/texte.ml/pdf/RisikoJugend2003.pdf> (Stand 13.04.2017)
- McWhirter, J. (1997). Spiralling into control? A review of the development of children's understanding of safety related concepts. <http://www.rospa.com/rospaweb/docs/advice-services/school-college-safety/spiral-info-control.pdf> (Stand 13. April 2017)
- Raithel, J. (Hrsg.) (2013). Jugendliches Risikoverhalten. Eine Einführung (Lehrbuch). Wiesbaden: Verlag für Sozialwissenschaften.
- Reffenwanger, A. (2007). Risiko Jugend? Statements der psychologischen Forschung zum Risikoverhalten Jugendlicher. In: Einwanger, J. (Hrsg.) (2007): Mut zum Risiko – Herausforderungen für die Arbeit mit Jugendlichen. München: Ernst Reinhardt Verlag. S. 68-73.
- Zimbardo, P. G. (1995). Psychologie. Berlin: Springer Verlag.
- Zuckerman, M. (1979). Sensation Seeking: Beyond the optimal level of arousal. Hillsdale, NJ: Erlbaum.



Auf der Überholspur...

1. In welchen Situationen hätte sich jemand verletzen können?
2. Warum ist es eurer Meinung nach zu diesen kritischen Situationen gekommen?
3. Habt ihr im Straßenverkehr bereits ähnliche Situationen erlebt bzw. bei anderen beobachtet?
Und wenn ja, welche und wie kam es dazu?
4. Wie könnt ihr selbst verhindern, dass es zum Konflikt oder gar zum Unfall kommt?



Trendig & smart unterwegs...

Inlineskates

1. Ab welchem Alter darf man alleine mit Inlineskates unterwegs sein?
2. Wo ist das Inlineskaten im Straßenverkehr erlaubt?
3. Welche Schutzausrüstung wird beim Inlineskaten empfohlen?
4. Wie müsst ihr euch beim Inlineskaten verhalten?



Trendig & smart unterwegs...

Scooter

1. Ab welchem Alter darf man alleine mit dem Scooter unterwegs sein?
2. Wo ist das Rollerfahren im Straßenverkehr erlaubt?
3. Welche Schutzausrüstung wird beim Rollerfahren empfohlen?
4. Wie müsst ihr euch beim Rollerfahren verhalten?



Trendig & smart unterwegs...

Skate-, Long-, Wave-, Snakeboard etc.

1. Ab welchem Alter darf man alleine mit dem Board unterwegs sein?
2. Wo ist das Boarden im Straßenverkehr erlaubt?
3. Welche Schutzausrüstung wird beim Boarden empfohlen?
4. Wie müsst ihr euch beim Boarden verhalten?





... UND, WIE GEHT'S JETZT WEITER?



... UND, WIE GEHT'S JETZT WEITER?

Wie geht's weiter?

1. Welche Charaktere sind erkennbar?
2. Wie reagieren die Charaktere bzw. wie wirken sich diese auf den Entscheidungsprozess in der Gruppe aus?
3. Welches Risiko ist aufgetreten?
4. Wie hättet ihr selber in dieser Situation reagiert bzw. entschieden?



Risi: ist ehrgeizig,
selbstbewusst, mutig
und handelt immer
überlegt



Hugo: ist schlau,
risikofreudig und fair,
aber manchmal auch
gedankenlos



Theo: ist klug,
vorausschauend
und vorsichtig



Keule: ist gutmütig,
immer gut gelaunt und
bequem, aber auch bei
jedem Blödsinn dabei



Lila: ist gut gestylt,
hilfsbereit und auf
Sicherheit bedacht

Risi

Sie ist mit Sicherheit die einzige Person, von der sich Hugo von noch größeren Dummheiten abhalten lässt. Vermutlich weil er weiß, dass sie genauso furchtlos ist wie er, aber weniger Wert darauf legt, dies auch immer wieder beweisen zu müssen. Ehrgeizig, selbstbewusst und mutig, aber auch verlässlich und immer überlegt in ihren Aktionen, so kennen sie ihre Freunde.

Alter: 13

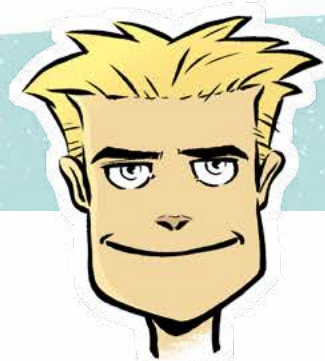
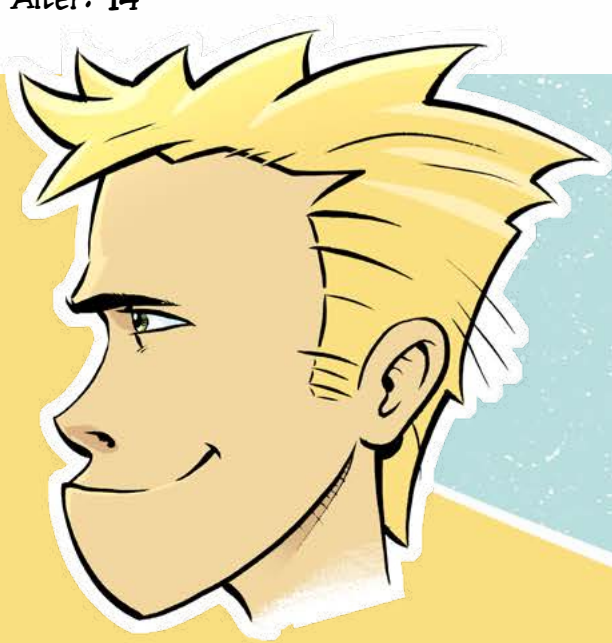


Hugo

„... aber der Hugo aus der Vierten hat das auch schon mal gemacht“, ist der gängige Spruch, wenn Kinder über Dinge reden, die unmöglich scheinen. Einen Feigling hat ihn noch niemand genannt, und Hugo tut auch alles, um diesem Ruf gerecht zu werden.

Schlau, risikofreudig und fair, aber oft auch gedankenlos, so kennen ihn seine Freunde.

Alter: 14

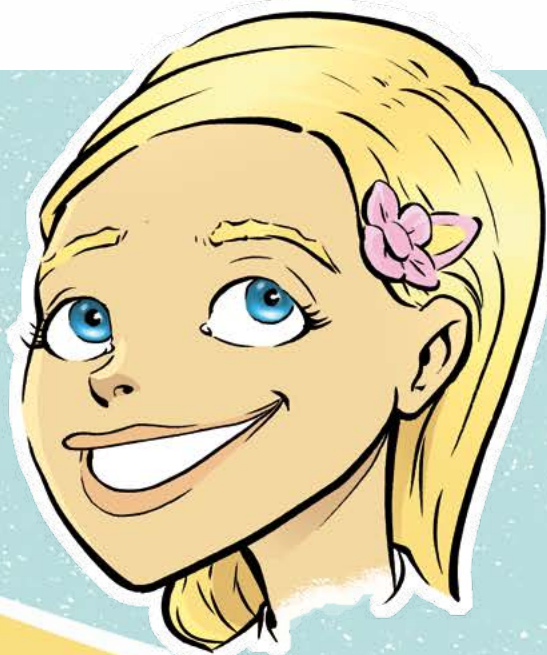
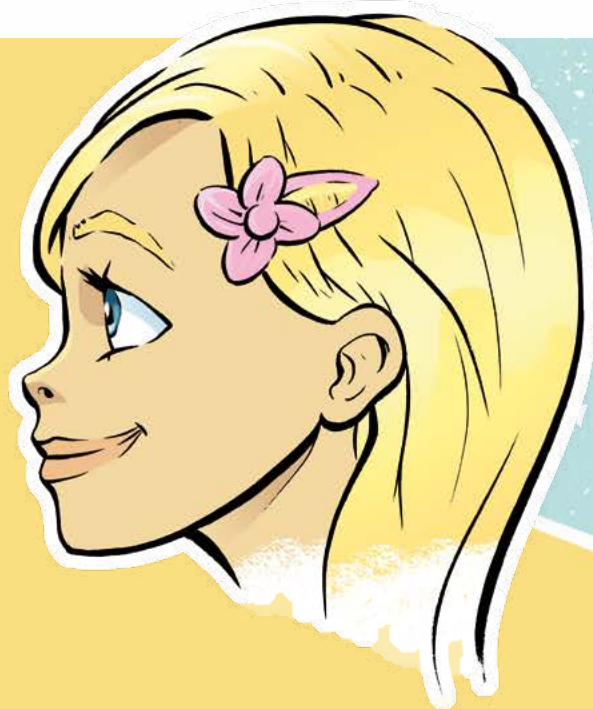


LILA

Was Leute dazu antreibt, unvernünftige Dinge zu tun, wird Lila nie verstehen. Und trotzdem sind einige ihrer besten Freunde richtige Draufgängerinnen bzw. Draufgänger. Ohne Lilas Fürsorge hätten „Risi & Ko“ längst ein eigenes Zimmer im Krankenhaus.

Immer gut gestylt, aber auch beschützend, hilfsbereit und auf Sicherheit bedacht, so kennen sie ihre Freunde.

Alter: 12



KEULE

Keule ist natürlich nicht sein richtiger Name, aber der treffendste. Ein echt gewichtiger Kerl. Vielleicht nicht immer der Schnellste, aber auf jeden Fall einer, auf den man sich verlassen kann. Gutmütig, immer gut gelaunt, witzig und bequem, aber auch bei jedem Blödsinn dabei, so kennen ihn seine Freunde.

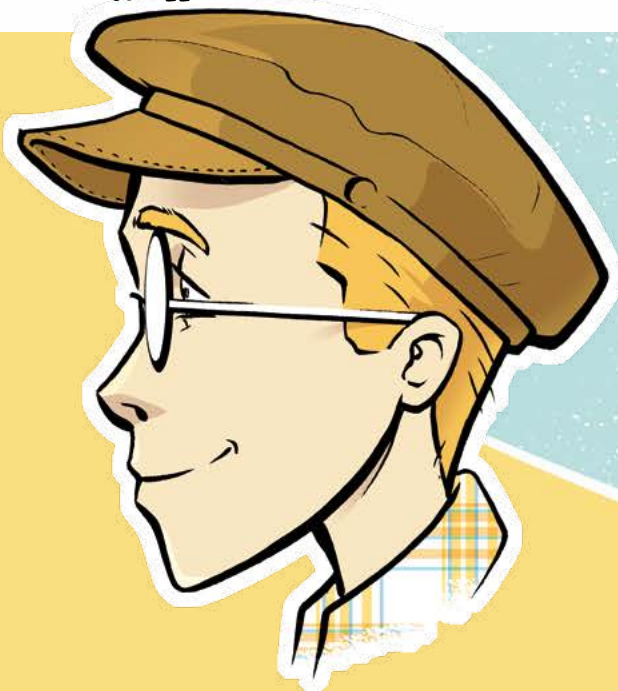
Alter: 14



THEO

Theo ist der Mann mit dem Plan. Er hat auf jede Frage eine Antwort und für jedes Problem eine Lösung in seinem Rucksack. Er ist über seine waghalsigen Vorschläge oft selbst überrascht, weil sein Ideenreichtum größer ist als sein Mut. Ein wohlerzogener Bub, der sich nach dem Essen lieber die Hände wäscht, als mit dem Finger aus dem Marmeladenglas zu naschen. Ideenreich, klug, vorausschauend und vorsichtig, so kennen ihn seine Freunde.

Alter: 11





Miteinander – Füreinander: Sozialkompetenz im Straßenverkehr

Miteinander – Füreinander: Sozialkompetenz im Straßenverkehr

In diesem Themenblock gehen Sie gemeinsam mit den Schülerinnen und Schülern der Frage nach, wie ein verantwortungsbewusstes, rücksichtsvolles Miteinander im Verkehr erzielt und gleichzeitig der Aufenthalt im Straßenverkehr für alle Beteiligten sicher gestaltet werden kann. Die Schülerinnen und Schüler erleben in theoretischen und praktischen Übungen, dass Spannungen und Interessenskonflikte in sozialen Gefügen nicht vermeidbar sind und erarbeiten gemeinsam Möglichkeiten, um mit potenziellen Konfliktsituationen umzugehen. Indem sie alltägliche Verkehrssituationen aus dem Blickwinkel unterschiedlicher Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer betrachten, lernen sie Verständnis für andere, insbesondere für deren Fehler, zu entwickeln und dass manchmal nur der Verzicht auf das eigene Recht Unfälle verhindern kann.

Was ist unter Sozialkompetenz zu verstehen?

Unter Sozialkompetenz fallen individuelle kognitive, emotionale und motorische Fähigkeiten und Fertigkeiten (z.B. *Rollenverständnis, Eigenverantwortung, Empathie, Toleranz, Kommunikations- und Kooperationsfähigkeit, Impulskontrolle*), die für die Gestaltung des sozialen Zusammenlebens nützlich bzw. notwendig sind.¹ Sozial kompetenten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern gelingt es die Motive, Bedürfnisse, aber auch Gefühle anderer Verkehrsteilnehmenden wahrzunehmen, zu verstehen und (situations)angemessen darauf zu reagieren. Gleichzeitig können sozial kompetente Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer die Folgen des eigenen Handelns erkennen sowie reflektieren und gegebenenfalls Kompromisse schließen, um Konflikte zu vermeiden. Sozialkompetenz ist somit eine wichtige Voraussetzung für ein reibungsloses Miteinander im Straßenverkehr.

Soziale Kompetenzen werden größtenteils erlernt und sollten daher bereits ab der frühen Kindheit altersgerecht gefördert und geübt werden. Gerade in Zeiten, in denen Unterhaltungselektronik unser Leben dominiert, besteht sonst die Gefahr, dass junge Menschen mit sich und ihrem Umfeld nicht mehr klar kommen.²

Welche sozialen Kompetenzen fordert die Straßenverkehrsordnung (StVO) und mit welchem Erfolg?

Im Sinne des Vertrauensgrundsatzes (§ 3 StVO), welcher seit Mai 2011 durch das Rücksichtnahmegebot ergänzt wird, ist grundsätzlich davon auszugehen, dass sich alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer³ an die Verkehrsregeln halten und dementsprechend Rücksicht aufeinander nehmen. Dennoch kommt es tagtäglich auf Österreichs Straßen zu Konflikten unter Verkehrsteilnehmenden, die schlimmstenfalls in einem Verkehrsunfall enden. Eine für Österreich reprä-

¹ Stangl, W. (2001). Der Begriff der sozialen Kompetenz in der psychologischen Literatur (Version 2.0). p@psych e-zine 3. Jg. <http://paedpsych.jk.uni-linz.ac.at/PAEDPSYCH/SOZIALEKOMPETENZ> (Stand 24.04.2017)

² Adler, E. (2012). Schlüsselfaktor Sozialkompetenz. Was uns allen fehlt und wir noch lernen können. Berlin: Econ.

³ Ausgenommen von dieser Regelung sind nur Kinder, Menschen mit Sehbehinderung oder offensichtlicher körperlicher Beeinträchtigung und Personen, aus deren offensichtlichen Verhalten geschlossen werden muss, dass sie unfähig sind, die Gefahren des Straßenverkehrs zu erkennen.

sentative Befragung des KfV zeigte sogar, dass ein Großteil der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer aufgrund der eigenen Erfahrungen der Meinung ist, dass Spannungen und Konflikte in den letzten Jahren zugenommen haben.⁴

Warum sind Interessenskonflikte und Spannungen im Straßenverkehr vorprogrammiert?

Konflikte entstehen im Straßenverkehr schnell, weil einerseits viele verschiedene Verkehrsteilnehmerinnen- bzw. Verkehrsteilnehmergruppen (Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrerinnen und Radfahrer, Pkw etc.) aufeinander treffen und andererseits viele Verkehrsregeln existieren, die es ermöglichen, Regelübertretungen eindeutig zu benennen. Regelmissachtungen werden infolgedessen schnell als rücksichtslos empfunden und verursachen Ärger.⁵ Hinzu kommt, dass Zeitdruck bzw. Stress, aber auch Egoismus und eine allgemeine Konfliktbereitschaft im Alltag immer wieder dafür sorgen, dass es auf Geh- und Radwegen sowie Straßen statt dem gewünschten Miteinander zu einem Gegeneinander kommt.

Wie können Konflikte im Verkehrsalltag entschärft werden?

Um mangelnde Verkehrsdisziplin zu vermeiden, ist es notwendig, dass bereits Kinder lernen, dass viele Verkehrssituationen in Abhängigkeit von der gewählten Mobilitätsform unterschiedlich erlebt werden und dementsprechend Konfliktpotenzial besitzen. Gleichzeitig sollten sie begreifen, dass sie selbst durch Achtsamkeit und Rücksicht, insbesondere gegenüber ungeschützten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern wie anderen Zufußgehenden und Radfahrenden, zu einem entspannten Miteinander beitragen können.

Konkret sollten Kinder lernen, für ihre Wege genügend Zeit einzuplanen, damit sie nicht in Zeitdruck geraten und dann in Eile einen Konflikt provozieren. Darüber hinaus sollen sie einen Verkehrssinn entwickeln, indem sie üben, für sich und andere vor auszudenken:

- Was nehme ich und was nehmen die Anderen wahr?
- Was fühle ich und was empfinden die Anderen?
- Was denke ich und was die Anderen?
- Welche Konsequenzen könnte mein Verhalten haben und mit welchem Verhalten der Anderen muss ich rechnen?

Da auch umgekehrt die anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer das kindliche Verhalten abschätzen, ist es wichtig, dass Kinder lernen, ihre Verhaltensabsichten deutlich zu zeigen. Dort wo die verbale Kommunikation an ihre Grenzen stößt, muss über allgemein verständliche Zeichen und Gesten kommuniziert werden. Nichtsdestotrotz muss man sich als Verkehrsteilnehmerin bzw. -teilnehmer bewusst sein, dass andere – wie man selbst – Fehler machen können und dass es in diesen Verkehrssituationen nichts bringt, auf das eigene Recht bzw. den eigenen Vorrang

⁴ Furian, G. & Salamon, B. (2015). Spannungen und Konflikte unter Verkehrsteilnehmern in Österreich, Ergebnisse einer KfV-Studie. ZVR 2015/134.

⁵ ADAC (2012). Fair im Straßenverkehr. München: Hrsg.

zu beharren. Vielmehr müssen die Schülerinnen und Schüler lernen, in diesen Situationen nicht nur für sich selbst, sondern auch für andere Verantwortung zu übernehmen. D.h. statt mit Ärger und rücksichtslosem Verhalten mit Gelassenheit und situationsangemessenem Verhalten zu reagieren, um Unfälle zu verhindern.

Wie kann Mobilitätsbildung zum Erwerb sozialer Kompetenzen beitragen?

Eine Mobilitätsbildung, die ausschließlich auf die Vermittlung von Normen und Regeln und deren Befolgung ausgelegt ist, kann Kinder nicht zu umsichtigen und verantwortungsbewussten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern machen. Dafür bedarf es zusätzlich des Erwerbs partnerschaftlicher Umgangsformen und situationsgerechten Verhaltens.⁶ Vermutlich ist die Sozialerziehung, neben der Sicherheitserziehung und Unfallprävention, deshalb seit jeher ein klassisches Ziel der Verkehrserziehung.

Mobilitätsbildung muss Kinder beim alters- bzw. entwicklungsgemäßen Erwerb sozialer Kompetenzen unterstützen und gleichzeitig eine prosoziale Motivation sowie ein dementsprechendes Verhalten fördern. Nur wenn dies gelingt, können Kinder als Verkehrsteilnehmende ein positives Selbstkonzept entwickeln, gemeinschaftsorientierte Entscheidungen treffen, ihre Handlungen im Idealfall reflektieren und damit sicher, aber gleichzeitig auch sozialverträglich, in ihrem Lebensraum agieren.⁴

⁶ Warwitz, S. (2009). Verkehrserziehung vom Kinde aus (6., akt. Aufl.). Baltmannsweiler: Schneider Hohengehren.

Stundenbild | Ohne Rücksicht auf Verluste?

Thema	Rücksichtnahme im Straßenverkehr
Methode	Comic mit anschließenden Murmelgruppen und Gruppendiskussion <i>Im Comic wird eine typische Haltestellensituation dargestellt. Die Situation ist anschließend jeweils zu zweit zu analysieren. Darüber hinaus werden die eigenen Erfahrungen in den 2er-Gruppen besprochen. Den Abschluss bildet eine Diskussion mit der ganzen Klasse.</i>
Setting	Klassenraum
Unterrichtsmaterial	Comic „Ohne Rücksicht auf Verluste?“ je 2er-Gruppe 1 Aktionskarte mit Fragen zur Analyse, Schreibmaterial
Fächer	<u>Unterrichtsgegenstände:</u> Deutsch, Fremdsprachen, Religion/Ethik, Sozialkompetenz/Soziales Lernen <u>Unverbindliche Übung/Freigegegenstände:</u> Verkehrserziehung
Schulstufe	5. bis 6.
Dauer	1 UE
Literaturverweis	Warwitz, S. (2009). <i>Verkehrserziehung vom Kinde aus</i> (6., akt. Aufl.). Baltmannsweiler: Schneider Hohengehren.
Schwerpunkte	Rücksichtnahme, Sozialkompetenz



Einführung

Der Comic „Ohne Rücksicht auf Verluste?“ ist dazu geeignet, das Thema Miteinander-Füreinander im Straßenverkehr im Unterricht einzuführen. Die Darstellung einer typischen Haltestellensituation ermöglicht es den Schülerinnen und Schülern, sich in die Situation hineinzusetzen. Damit eine individuelle Auseinandersetzung mit dem Thema Rücksichtnahme erfolgen kann, wird dieses erst paarweise und dann in der Großgruppe besprochen.



Ziel

Die Schülerinnen und Schüler diskutieren das Thema Rücksichtnahme zuerst anhand des gezeigten Comics und analysieren anschließend selbst erlebte Verkehrssituationen. Die gezielte Selbstreflexion soll zu einem besseren Miteinander im Straßenverkehr beitragen.



Ablauf und Regeln

Nachdem die Schülerinnen und Schüler den Comic „Ohne Rücksicht auf Verluste?“ gesehen haben (Anmerkung: Bei Bedarf kann der Comic auch auf die Wand projiziert werden), bilden sie mit ihrer Sitznachbarin bzw. ihrem Sitznachbarn eine 2er-Gruppe, um die nachstehenden Fragestellungen in den nächsten 10-15 Minuten zu beantworten. Die Fragen können auf dem Flipchart oder Whiteboard notiert werden.

1. Warum ist es eurer Meinung nach zu diesen Situationen im Comic gekommen?
2. Habt ihr im Straßenverkehr bereits ähnliche Situationen (Rücksichtslosigkeit im Straßenverkehr) erlebt bzw. bei anderen beobachtet? Und wenn ja, welche und wie kam es dazu?
3. Habt ihr euch schon einmal selbst rücksichtslos im Straßenverkehr verhalten (z.B. weil ihr in Eile wart)?
4. Wie verhaltet ihr euch, wenn sich jemand anderer rücksichtslos verhält?

Dazu erhält jede 2er-Gruppe eine Aktionskarte, auf der der zu analysierende Comic dargestellt ist und die zu beantwortenden Fragen aufgelistet sind.

Die Erkenntnisse aus dem Zweiergespräch sollten kurz mitnotiert werden, um sie später leichter in die Großgruppendifkussion einbringen zu können. Auf eine Präsentation der einzelnen Kleingruppenergebnisse sollte im Sinne der offenen Diskussion verzichtet werden. Dennoch sollten die Antworten auf die Fragen 1 bis 4 auch im Klassenverband noch einmal kurz durchbesprochen werden. Für die Fragen 2 und 3 sollte hierbei die meiste Zeit aufgewendet werden, da mit Hilfe dieser Fragen der Bezug zum Alltag der Jugendlichen hergestellt wird. Die Pädagogin bzw. der Pädagoge sollte als Moderatorin bzw. Moderator der Gruppendiskussion die Schülerinnen und Schüler dazu anhalten, persönliche Erlebnisse und Erfahrungen einzubringen. Auf diese Weise können Jugendliche Rücksichtnahme stellvertretend durch die Bezugsgruppe erfassen.



Hinweis

Es werden im Comic absichtlich 2 Situationen mit rücksichtslosem Verhalten gezeigt (Rotlichtmissachtung und Vordrängeln) um eine breitere Diskussionsbasis zu erhalten. Die Schülerinnen und Schüler können eine persönliche Konfliktsituation auch in einem ersten Schritt im Zeichenunterricht darstellen (z.B. als Zeichnung, Comic oder Fotocollage) und anschließend die Kunstwerke nach den oben angeführten Gesichtspunkten im Klassenverband reflektieren.



Weiterführende Idee

In der heutigen Gesellschaft wird die „Ellbogenmentalität“ oft als Stärke gesehen und auch dementsprechend belohnt. In einer folgenden Unterrichtsstunde können aufbauend auf den Comic gesellschaftliche Regeln und Erwartungen zu diesem Thema diskutiert werden.

Lösungsblatt

1. Warum ist es eurer Meinung nach zu diesen Situationen im Comic gekommen?

- Hugo möchte für sich und seine Freunde einen guten Platz im Bus reservieren.
- Hugo will seine Freunde beeindrucken bzw. vor ihnen gut dastehen.
- Hugos Freunde halten ihn nicht auf.
- Hugo ist nur auf den Sitzplatz fokussiert und achtet nicht auf andere und seine Umgebung.
- Die anderen Kinder rechnen nicht mit Hugos Verhalten.

2. Habt ihr im Straßenverkehr bereits ähnliche Situationen (z.B. Rücksichtslosigkeit im Straßenverkehr) erlebt bzw. bei anderen beobachtet? Und wenn ja, welche und wie kam es dazu?

Beispielsituationen:

Rücksichtslosigkeit im Verkehr durch...

- ...unbedachte Fahrmanöver (z.B. Unaufmerksamkeit oder Ablenkung).
- ...Regel- oder Vorrangverletzungen - durch andere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer oder einen selbst (z.B. durch Eile/Stress/Hektik oder auch Aggressivität).
- ...Dränglerinnen und Drängler im Straßenverkehr (z.B. Bushaltestelle, Gehsteig, Fahrbahn).

3. Habt ihr euch schon einmal selbst rücksichtslos im Straßenverkehr verhalten (z.B. weil ihr in Eile wart)?

Beispielsituationen:

- Du warst ins Gespräch vertieft mit Freunden und bist mit einer anderen Person zusammengestoßen.
- Beim Einsteigen in den Bus hast du ein anderes Kind zur Seite geschubst.
- Du warst spät dran und bist mit dem Fahrrad bei Rot über die Straße gefahren.

4. Wie verhaltet ihr euch im Straßenverkehr mit dem Wissen, dass andere sich rücksichtslos verhalten könnten?

- Immer vorausschauend im Straßenverkehr unterwegs sein.
- Mit den Fehlern anderer rechnen und versuchen, diese auszugleichen.
- Sich auf den Straßenverkehr konzentrieren und nicht ablenken lassen.

Stundenbild | Perspektive wechsele dich

Thema	Rücksichtnahme im Straßenverkehr
Methode	Gruppenarbeit
Setting	Klasse
Unterrichtsmaterial	4 Aktionskarten, Schreibmaterial
Fächer	<u>Unterrichtsgegenstände:</u> Deutsch, lebende Fremdsprache, Kommunikation und Sozialkompetenz/Soziales Lernen <u>Unverbindliche Übung/Freigegegenstände:</u> Verkehrserziehung
Schulstufe	6. bis 7.
Dauer	1 UE
Schwerpunkte	Perspektivenwechsel, Förderung von Sozialkompetenz, Förderung von Regelverständnis und Miteinander im Straßenverkehr Diskutieren, Argumentieren



Einführung

Als Teilnehmerin bzw. Teilnehmer im Straßenverkehr nimmt man jeweils eine spezifische Rolle ein. Aus dieser Perspektive werden Entscheidungen getroffen und Handlungen gesetzt. In dieser Rolle ist es oftmals schwierig den Blickwinkel der anderen Verkehrsteilnehmerin bzw. des -teilnehmers zu antizipieren.



Ziel

Bei der vorliegenden Gruppenarbeit sollen durch einen Perspektivenwechsel unterschiedliche Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmerinnen und -nehmer bewusst gemacht werden und somit zu einem guten Miteinander im Straßenverkehr beitragen. Die Botschaft, besonders auf die schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer zu achten, sollte vermittelt werden.



Arbeitsauftrag

Die Schülerinnen und Schüler sollen anhand der Aktionskarten „Perspektive wechsele dich“ diskutieren, was der jeweilige Verkehrsteilnehmende in der Situation beachten soll.



Ablauf und Regeln

Die Schülerinnen und Schüler teilen sich in 2-3 Gruppen mit 8-10 Personen auf. Jede Gruppe erhält eine der 4 möglichen Aktionskarten. Auf jeder Karte ist eine Situation mit zwei verschiedenen Verkehrsteilnehmenden dargestellt, die in der Gruppe gemeinsam angeschaut wird. Jede Gruppe teilt sich danach wiederum in zwei Kleingruppen mit jeweils 4-5 Personen auf. Jede Kleingruppe übernimmt nun die Rolle **eines** der abgebildeten Verkehrsteilnehmenden (z.B. eine Gruppe die Radfahrenden und die andere Gruppe die Autofahrenden). In der jeweiligen Kleingruppe soll erarbeitet werden:

1. Wie wird die Verkehrssituation aus der Perspektive der spezifischen Rolle wahrgenommen?
2. Welche Regeln sind dabei zu beachten?
3. Fühle ich mich sicher oder unsicher und warum?

In der Kleingruppe können natürlich unterschiedliche Wahrnehmungen der Situation bestehen. Diese werden auf einem Notizzettel mitnotiert.

Nach 10-15 Minuten kommen die zwei Kleingruppen wieder zusammen und diskutieren gemeinsam folgende Aspekte (die Fragen können auf Flipchart oder Whiteboard notiert werden):

1. Wie wurde die Situation für den auf ihrer Aktionskarte dargestellten Verkehrsteilnehmenden wahrgenommen?
2. Wo gibt es Unterschiede in der Perspektive zwischen den zwei Kleingruppen?
3. Wie sollten sich die beiden Verkehrsteilnehmenden verhalten, damit sich alle sicher bzw. wohl fühlen?

Auf einem Plakat wird aus der Perspektive des jeweiligen Verkehrsteilnehmenden eine Botschaft an den anderen Verkehrsteilnehmenden formuliert (z.B. Botschaft des Radfahrenden an den Autofahrenden).

Wenn alle Gruppen damit fertig sind, werden die Plakate mit den Botschaften in der Klasse präsentiert und ein Resümee über die verschiedenen Perspektiven gezogen. Dabei sollte der Aspekt Miteinander im Straßenverkehr eine zentrale Rolle spielen.



Weiterführende Idee

In einer nachfolgenden Stunde kann gemeinsam diskutiert werden, welche Verkehrsteilnehmenden es, außer den auf den Aktionskarten abgebildeten, noch gibt. Für diese können in den Gruppen „neue“ Interaktionen ausgedacht werden. Dabei soll eine Verkehrssituation mit zwei unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden möglichst im Detail beschrieben werden. Die Gruppen tauschen diese Beschreibungen und in den Kleingruppen wird wieder genauso wie oben vorgegangen.

Wie sich verschiedene Perspektiven auswirken, kann den Schülerinnen und Schülern bei Lehrausgängen und Verkehrsbeobachtungen nahe gebracht werden.

Beispiel: Eine Kreuzung wird nach unterschiedlichen Kriterien beobachtet:

1. von verschiedenen Orten aus (direkt davor, von einer Seitengasse aus, vom Fenster eines Kaufhauses aus dem 3. Stock, zwischen parkenden Autos etwa 20 m von der Kreuzung entfernt)
2. von verschiedenen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern aus (ein "Kind", das wegen seiner Körpergröße z.B. zwischen parkenden Autos wenig sehen kann, ein "sehbehinderter" Mensch mit einer Augenbinde, Lenkerin bzw. Lenker eines Fahrzeuges).⁷

⁷ Miteinander -- Soziales Lernen in der Verkehrserziehung. Ein Lernbehelf des Bundesministeriums für Unterricht, Kunst und Kultur. Verfügbar unter: https://www.bmb.gv.at/schulen/unterricht/prinz/miteinander_verkehrserziehung_18877.pdf?5te91z (Stand: 28.04.2017).

Lösungsansätze

Aktionskarte 1

Nebeneinander Radfahren ist auf Radwegen, Fahrradstraßen, Wohnstraßen, in Begegnungszonen und bei Trainingsfahrten mit Rennrädern erlaubt. Auf sonstigen Straßen mit öffentlichem Verkehr ist nebeneinander Radfahren nicht erlaubt. Beim Nebeneinanderfahren muss der äußerste rechte Fahrstreifen benutzt werden. In Fußgängerzonen dürfen Radfahrerinnen und Radfahrer nebeneinander fahren, wenn das Befahren der Fußgängerzone mit Fahrrädern erlaubt ist (§ 68 StVO).

Die zwei Radfahrenden fahren nicht regelkonform nebeneinander und müssen hintereinander fahren, um sich selbst und andere nicht zu gefährden.

Allerdings darf in dieser Situation die Lenkerin bzw. der Lenker nicht die Hupe betätigen. Das Einsetzen von akustischen Warnsignalen (Hupen) ist nur zulässig, wenn es die Verkehrssicherheit erfordert. Um andere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer auf Regelverstöße aufmerksam zu machen, ist Hupen nicht zulässig.

Außerdem muss die Fahrzeuglenkerin bzw. der Fahrzeuglenker beim Überholen darauf achten, dass keine anderen Straßenverkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer gefährdet oder behindert werden. Überholt werden darf, wenn genügend Platz für ein gefahrloses Überholen vorhanden ist. Somit ist das Überholen eines einzelnen Radfahrenden bei einem entgegenkommenden Fahrzeug und nicht ausreichend Platz nicht erlaubt und der Autofahrende muss mit dem Überholen abwarten bis kein Gegenverkehr entgegenkommt.

Weitere Informationen zum Radfahren

Altersgrenzen

Ab einem Alter von 12 Jahren ist es Kindern erlaubt, alleine auf der Straße zu fahren. Davor müssen sie von einer Aufsichtsperson (mindestens 16 Jahre) begleitet werden. Ab 10 Jahren können Kinder die freiwillige Radfahrprüfung ablegen und damit schon früher auf öffentlichen Verkehrsflächen alleine fahren (§ 65 StVO).

Helm tragen

Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensjahr müssen beim Radfahren einen Fahrradhelm tragen. Dies gilt auch für Kinder im Kindersitz und Fahrradanhänger (§ 68 StVO).

10 wichtige Verhaltensregeln beim Radfahren⁸

1. Blickkontakt aufbauen
2. Tote Winkel vermeiden
3. Vorrasschauend fahren
4. Auf Autotüren achten
5. Abstand zum Gehsteigrand halten
6. An Kreuzungen richtig stoppen
7. Abstand beim Überholen halten
8. Sich bemerkbar machen
9. Hintereinander fahren
10. Gut vorbereitet anfahren

Aktionskarte 2

Skate-, Long-, Wave-, Snakeboards u.ä. gelten als fahrzeugähnliches Spielzeug und sollten aufgrund der hohen Sturzgefahr nur in Wohn- und Spielstraßen sowie Skateparks benutzt werden. Das Fahren auf Gehsteigen, Gehwegen und in Fußgängerzonen ist nur dann erlaubt, wenn dadurch weder der Verkehr auf der Fahrbahn noch Fußgängerinnen und Fußgänger behindert oder gefährdet werden. D.h. Skateboards dürfen auf Gehwegen oder Gehsteigen nur verwendet werden, wenn das Skateboard nicht auf die Fahrbahn gelangen kann bzw. keine Fußgängerinnen und Fußgänger behindert werden.

Achtung: Auch mit Skateboards u.ä. dürfen Kinder erst ab 12 Jahren alleine im Straßenverkehr unterwegs sein, wenn sie keinen Radfahrausweis besitzen. Zuvor ist eine Begleitung durch eine mindestens 16-jährige Begleitperson erforderlich. Dementsprechend könnte noch diskutiert werden, wie sich die Situation verändern würde, wenn die Skateboarder auf dem Bild Kinder wären (unter 12 Jahre).

Ausgehend vom Vertrauensgrundsatz (§ 3 StVO) könnte der alte Mann meinen, dass die Skateboarder sich ihm gegenüber rücksichtsvoll und generell vorsichtig verhalten müssten.

Aktionskarte 3

Auf Geh- und Radwegen haben sich Radfahrerinnen und Radfahrer so zu verhalten, dass Fußgängerinnen und Fußgänger nicht gefährdet werden. Somit sollte sich der Radfahrende rücksichtsvoll der Mutter mit dem Kind nähern, d.h. Geschwindigkeit reduzieren. Da Fußgängerinnen und Fußgänger insbesondere Kinder, auch vom Klingeln erschreckt werden und dann unerwartet reagieren können (z.B. zur Seite springen), sollte das Klingeln mit Bedacht und mit ausreichend Sicherheitsabstand eingesetzt werden. Bei der gemeinsamen Benutzung von Rad- und Fußwegen sollte die Mutter auch mit Radfahrenden rechnen und etwas zur Seite gehen.

⁸ Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2014). Kleine Radprofis. Der sichere Weg in die Verkehrsrealität. Ein Ratgeber für Eltern. Wien.

Aktionskarte 4

Fußgängerinnen und Fußgänger dürfen nicht überraschend vom Gehsteig auf die Fahrbahn treten. Fußgängerinnen und Fußgänger in Gruppen dürfen andere Straßenverkehrsteilnehmerinnen und Straßenverkehrsteilnehmer weder gefährden noch behindern (§ 76 StVO).

Allerdings muss im Ortsgebiet und auch bei Haltestellen mit Kindern gerechnet werden, die vom Vertrauensgrundsatz (§ 3 StVO) ausgeschlossen sind. Somit sollte der dargestellte Lenker seine Geschwindigkeit verringern und besonders aufmerksam sein.

Um sich nicht selbst zu gefährden und Autofahrende in eine Situation zu bringen, in der diese nicht mehr rechtzeitig reagieren können, sollten die Schülerinnen und Schüler gewisse Verhaltensregeln an Haltestellen⁹ einhalten:

1. Auch wenn es manchmal dauert, bis der Bus kommt: Wildes Spielen, Toben und Raufen haben an der Haltestelle nichts verloren.
2. Niemals dem Bus entgegen- oder nachlaufen.
3. Wenn der Bus einfährt: Ausreichend Abstand zum Gehsteigrand halten (= ein großer Schritt) oder die Haltelinie nicht überschreiten.
4. Beim Einsteigen: Zuerst Fahrgäste aussteigen lassen, dann einzeln und hintereinander in den Bus einsteigen. Nicht stoßen und drängeln.

⁹ Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2014). Kleine Radprofis. Der sichere Weg in die Verkehrsrealität. Ein Ratgeber für Eltern. Wien.

Stundenbild Linienlauf (Verkehrsspiel)

Thema	Rücksichtnahme im Straßenverkehr
Methode	Bewegungs- und Koordinationsspiel
Setting	Turnsaal
Unterrichtsmaterial	im Turnsaal für verschiedene Ballspiele (Basketball, Handball etc.) vorhandene Bodenmarkierungen
Fächer	<u>Unterrichtsgegenstände:</u> Sport <u>Unverbindliche Übung/Freigegegenstände:</u> Verkehrserziehung
Schulstufe	5. bis 6.
Dauer	1/2 UE
Literaturverweis	<i>Michalik, C. (1996). Unterrichtsprinzip Verkehrserziehung. Handbuch für LehrerInnen der AHS und HS. Wien: KFV & AUVA.</i>
Schwerpunkte	Verbesserung der motorischen Grundlagen (Ausdauer, Gleichgewicht), Förderung von Sozialkompetenz (Rücksichtnahme), Einschätzung von Geschwindigkeiten/Bewegungen/Entfernungen, Verfeinerung der Wahrnehmung und der Reaktionssicherheit, Rechtsregel



Einführung

Um sich und andere in komplexen Straßensituationen nicht zu gefährden, sind ein guter Überblick, die richtige Einschätzung des Geschehens und gutes Reaktionsvermögen oft von entscheidender Bedeutung. Das Verkehrsspiel „Linienlauf“ soll zu einem guten Miteinander im Straßenverkehr beitragen und gleichzeitig die eigene Sicherheit erhöhen, indem die „Fähigkeiten“ Regelverhalten, Reaktionssicherheit und Rücksichtnahme miteinander kombiniert werden.



Ziel

Die Schülerinnen und Schüler trainieren gleichzeitig Motorik, Wahrnehmung, Reaktionsfähigkeit und Regelverhalten, um sich in realen Verkehrssituationen sicher bewegen zu können. Dabei spielt das Miteinander und Rücksichtnahme auf andere eine große Rolle.



Arbeitsauftrag

Die Schülerinnen und Schüler bewegen sich ausschließlich auf den Bodenmarkierungen im Turnsaal. Der Anweisung lautet: Es sollen einerseits immer alle in Bewegung bleiben (Stau vermeiden!) und andererseits keine Zusammenstöße mit anderen verursacht werden.



Ablauf und Regeln

Im Turnsaal sind Spielfeldlinien in verschiedenen Farben angebracht. Es sollten jene Linien für das Spiel ausgewählt werden, die sich mit anderen Farblinien überschneiden. Jeder ausgewählten Farbe wird eine kleine Schülerinnen- und Schülergruppe zugeordnet (z.B. durchzählen lassen). Die Farbgruppen verteilen sich auf den Linien im Turnsaal – jede Gruppe darf sich während des Spiels nur auf der ihr zugewiesenen Farblinie fortbewegen.

Häufig gibt es Schnittstellen von Linien verschiedener Farben. Hier gilt immer die Rechtsregel: Die/der Rechtskommende hat Vorrang! Wichtig ist, dass die Schülerinnen und Schüler immer in Bewegung sind und Staus verhindern sollen.

Bei Fehlverhalten, wie etwa Missachtung der Rechtsregel, Zusammenstoßen oder übertriebenem Verzögern und dadurch Staubildung, gibt es für die verantwortliche Schülerin bzw. den verantwortlichen Schüler eine Zusatzaufgabe abseits der Spielfeldlinien (z.B. Kniebeugen, Kletterwand rauf und runter). Danach darf sie/er sich wieder in den Laufverkehr einordnen.

Variationen:

- Langsam beginnen und das Lauftempo steigern.
- Farbwechsel der Gruppen während des Spiels anordnen.
- Bei einem Zeichen die Fortbewegungsart (seitlich, rückwärts, beidbeinig springen etc.) ändern.

Stundenbild | Was wäre wenn...?

Thema	Rechte und Pflichten unterschiedlicher Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer
Methode	Pro- und Contra-Debatte
Setting	Klassenzimmer
Unterrichtsmaterial	Smartphone/PC, eventuell Schreibmaterial
Fächer	<u>Unterrichtsgegenstände:</u> Deutsch, Fremdsprachen, Kommunikation und Sozialkompetenz/ Soziales Lernen <u>Freigegegenstände:</u> Verkehrserziehung, Darstellendes Spiel
Schulstufe	7.- 8.
Dauer	2 UE
Literaturverweis	<i>Michalik, C. (1996). Unterrichtsprinzip Verkehrserziehung. Handbuch für LehrerInnen der AHS und HS. Wien: KfV & AUVA.</i>
Schwerpunkte	Betrachtung kontroversieller Verkehrs(sicherheits)themen aus verschiedenen Blickwinkeln, Wesentliches aus einer Recherche ableiten lernen, Argumentieren und den eigenen Standpunkt vertreten können



Einführung

Für die Teilnahme am Straßenverkehr gibt es unterschiedliche Regelungen, da schwächere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer besonders geschützt werden sollen (Kinder, Ältere, Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrerinnen und Radfahrer). Dabei treffen natürlich auch unterschiedliche Interessen aufeinander.



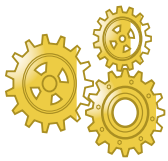
Ziel

Anhand kontroversieller Fragestellungen zu Rechten und Pflichten unterschiedlicher Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer soll sachliches und überzeugendes Argumentieren geübt werden. Dabei sollen Verkehrs(sicherheits)themen aus verschiedenen Blickwinkeln betrachtet und unterschiedliche Standpunkte vertreten werden. Die Schülerinnen und Schüler sollen lernen, Vertreterinnen und Vertreter anderer Meinungen zu respektieren und dabei die Wirkung entgegengesetzter Positionen auf das Gesprächsverhalten zu untersuchen.



Arbeitsauftrag

Die Schülerinnen und Schüler erhalten eine Fragestellung, zu der sie relevante Informationen recherchieren. Die gesammelten Fakten werden in einer Pro- und Contra-Debatte diskutiert. Die Ergebnisse werden anschließend im Klassenverband gemeinsam besprochen.



Ablauf und Regeln

Zwei Fragestellungen aus der unten angeführten Liste (Stand 2017) werden von der Pädagogin bzw. dem Pädagogen ausgewählt. Tagesaktuelle Themen sind für eine Debatte natürlich ebenso geeignet.

- Sollte Radfahren am Gehsteig für alle erlaubt sein?
- Sollten Öffentliche Verkehrsmittel/Fußgängerinnen und Fußgänger immer Vorrang haben?
- Sollte Tempo 30 vor jeder Schule eingeführt werden?
- Sollten Radfahrerinnen und Radfahrer eine Kennzeichenpflicht erhalten?
- Sollte der Führerscheinbesitz mit verpflichtenden Gesundheitsuntersuchungen gekoppelt werden?
- Sollte ein generelles Alkoholverbot (0,0‰) eingeführt werden?

Pro Fragestellung sind die Schülerinnen und Schüler in 2 Gruppen (eine Pro, eine Contra) zu je 5-7 Personen einzuteilen. Nachdem die Zuteilung erfolgt ist, haben die Schülerinnen und Schüler die restliche Unterrichtsstunde Zeit für die Recherche (mittels Smartphone oder Klassen-PC/Laptop) und Vorbereitung der Argumentationslinie (z.B. Was könnte durch die Gegenseite entkräftet werden?).

Folgende Leitfragen können den Schülerinnen und Schülern für die Recherche zur Verfügung gestellt werden (diese können auf Flipchart oder Whiteboard notiert werden):

1. Wie ist der rechtliche Stand derzeit?
2. Welche Vor- oder Nachteile hat die derzeitige Bestimmung?
3. Welche Regelungen gibt es in anderen Ländern? Falls es andere Regelungen gibt, haben sich diese bewährt (z.B. niedrigere Unfallzahlen durch ein besseres Miteinander)?
4. Gibt es unterschiedliche Interessensgruppen (Kinder, ältere Menschen, Anrainerinnen und Anrainer, Gemeinde, Eltern etc.)?

Die Links am Ende der Stundenbildbeschreibung können zur Hilfestellung auch an die Wand projiziert werden. Wenn alle Fakten gesammelt wurden, sollen diese von der Gruppe nach Wichtigkeit priorisiert und eine Argumentationslinie für die Debatte überlegt werden: Was würde sich positiv/negativ verändern und aus welchen Gründen?

Beispiel: Sollte eine Helmpflicht auch für erwachsene Radfahrerinnen und Radfahrer eingeführt werden?

Gesammelte Pro-Argumente (nach Wichtigkeit priorisiert):

1. Weniger schwere Verletzungen
2. Vorbildwirkung für Kinder
3. Gleichbehandlung aller Radfahrerinnen und Radfahrer (Alter sollte keine Rolle spielen)

Gesammelte Contra-Argumente (nach Wichtigkeit priorisiert):

1. Verpflichtender Helm könnte möglicherweise vom Radfahren abhalten
2. Könnte bei manchen Radfahrerinnen und Radfahrern zu einem rücksichtsloseren Verhalten führen (weil ein Helm mehr Sicherheit suggeriert)
3. Unpraktisch im Alltag
4. Mit Mehrkosten verbunden

Abschließend bestimmt jede Gruppe 2 Gesprächsführerinnen bzw. Gesprächsführer, die die jeweiligen Argumente bei der Debatte vorbringen. Die restlichen Gruppenmitglieder können bei Bedarf unterstützend eingreifen, falls die Diskussion ins Stocken gerät. Für jede Fragestellung sollten rund 15 Minuten Diskussion und weitere 10 Minuten für eine gemeinsame Besprechung im Klassenverband eingeplant werden.

Folgende Fragen sollen die Zuhörerinnen und Zuhörer im Zuge der Besprechung beantworten:

- Welche Argumente haben euch am ehesten überzeugt und warum?
- Wenn ihr Verkehrssicherheitsexpertinnen und -experten wärt: Wie würdet ihr entscheiden?



Wichtig

Die Schülerinnen und Schüler sollten darauf hingewiesen werden, dass die verwendeten Fakten in der Debatte immer aus seriösen Quellen stammen müssen.



Hinweis

Wenn sich die Schülerinnen und Schüler intensiver mit der Fragestellung beschäftigen sollen, kann die Recherchetätigkeit auch als Hausübung erfolgen.

Die Fragestellungen können je nach Aktualität oder Klasseninteresse angepasst oder erweitert werden.

Für die Recherchearbeit der Schülerinnen und Schüler können folgende Links (Stand 2017) herangezogen werden:

Österreichische Automobilclubs

<http://www.oeamt.at/>

<http://www.arboe.at/>

Gesetze & Gesetzestexte

<https://www.ris.bka.gv.at/>

<https://www.help.gv.at/Portal.Node/hlpd/public/content/98/Seite.980000.html>

Nationale Links zu Verkehrssicherheit und Mobilität

<https://www.bmvit.gv.at/>

<http://www.kfv.at/>

<http://www.netzwerk-verkehrserziehung.at/>

<http://www.klimabuendnis.at/>

Internationale Links zu Verkehrssicherheit und Mobilität

<http://www.bfu.ch/de>

http://www.bast.de/DE/Home/home_node.html

<https://www.dvr.de/>

<https://www.swov.nl/en>

<http://www.rosipa.com/>

Literaturverweise und weiterführende Informationen

ADAC (2012). Fair im Straßenverkehr. München: Hrsg.

Adler, E. (2012). Schlüsselfaktor Sozialkompetenz. Was uns allen fehlt und wir noch lernen können. Berlin: Econ.

Bundesministerium für Unterricht, Kunst und Kultur (Hrsg.) (2010). Miteinander – Soziales Lernen in der Verkehrserziehung. Ein Lernbehelf. Wien: Hrsg. <https://www.bmb.gv.at/schulen/unterricht/prinz/verkehrserziehung.html> (Stand 20. April 2017)

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Hrsg.) (2011). Ideen für mehr Rücksichtnahme im Straßenverkehr. Wien: Hrsg. <https://www.bmvit.gv.at/verkehr/ohnemotor/publikationen/ruecksicht.html> (Stand 20. April 2017)

Deutscher Verkehrssicherheitsrat (Hrsg.) (2009). Gefühlswelten im Straßenverkehr. Emotionen, Motive, Einstellungen, Verhalten. Bonn: Hrsg.

Furian, G. & Salamon, B. (2015). Spannungen und Konflikte unter Verkehrsteilnehmern in Österreich, Ergebnisse einer KfV-Studie. ZVR 2015/134.

Limbourg, M. (2011). Verkehrs-/Mobilitätserziehung als Beitrag zur Sozialerziehung. In: M. Limbourg & G. Steins (Hrsg.). Sozialerziehung in der Schule. Wiesbaden: Hrsg.

Limbourg, M.; Flade, A. & Schönharting, J. (2000). Mobilität im Kindes- und Jugendalter. Opladen: Leske + Budrich.

Ripplinger, J. (2008). Lernziel Sozialkompetenz. Wie Schulen soziales Lernen systematisch fördern können. Stuttgart: mehrwert.http://www.bildung-staerkt-menschen.de/service/downloads/Sonstiges/Broschuere_Mehrwert_Lernziel%20Sozialkompetenz.pdf (Stand 24. April 2017)

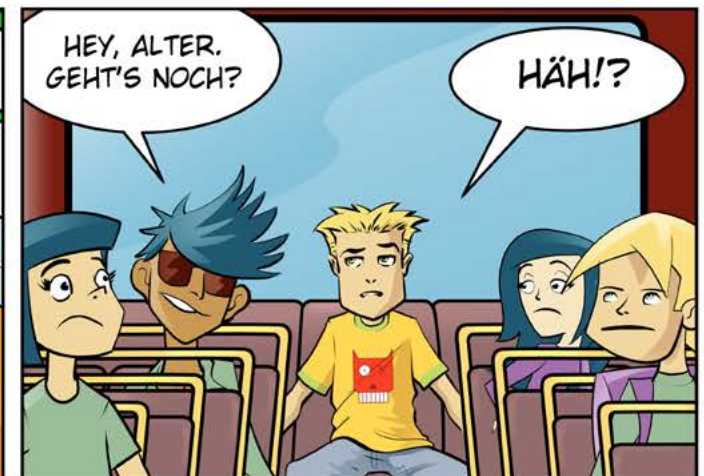
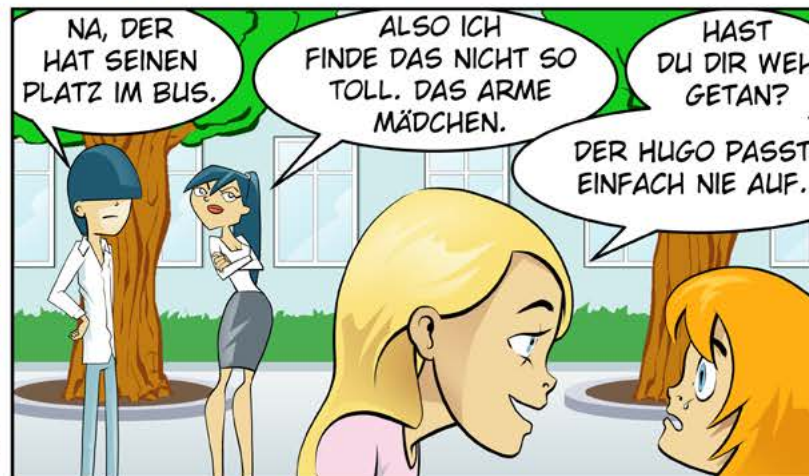
Stangl, W. (2001). Der Begriff der sozialen Kompetenz in der psychologischen Literatur (Version 2.0). p@psych e-zine 3. Jg. <http://paedpsych.jk.uni-linz.ac.at/PAEDPSYCH/SOZIALEKOMPETENZ> (Stand 24.04.2017)

Steins, G. (2009). Mit anderen unterwegs sein. Die Grundschulzeitschrift, 224/2009, 58-61. <http://www.schule.provinz.bz.it> (Stand 20. April 2017)

Tully, C.J. & Baier, D. (2011). Mobilitätssozialisation. In: O. Schwedes (Hrsg.). Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung. Wiesbaden: Springer.

Tully, C.J. (Hrsg.) (1999). Erziehung zur Mobilität. Jugendliche in der automobilen Gesellschaft. Frankfurt/N.Y.: Campus.

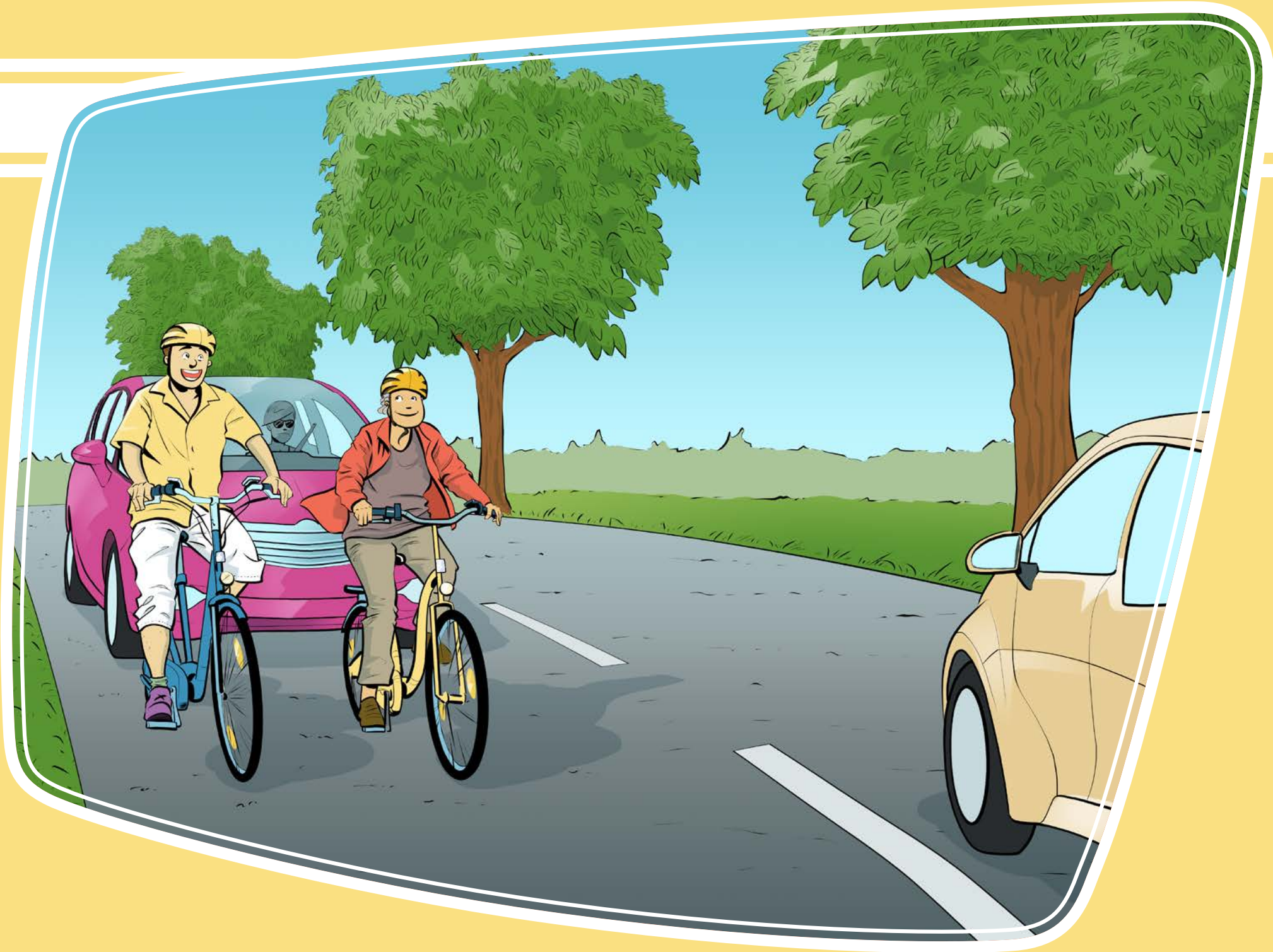
Warwitz, S. (2009). Verkehrserziehung vom Kinde aus. Hohengehren: Schneider.



Ohne Rücksicht auf Verluste?

1. Warum ist es eurer Meinung nach zu dieser Situation gekommen?
2. Habt ihr im Straßenverkehr bereits ähnliche Situationen (z.B. Rücksichtslosigkeit im Straßenverkehr) erlebt bzw. bei anderen beobachtet? Und wenn ja, welche und wie kam es dazu?
3. Habt ihr euch schon einmal selbst rücksichtslos im Straßenverkehr verhalten (z.B. weil ihr in Eile wart)?
4. Wie verhaltet ihr euch, wenn sich jemand anderer rücksichtslos verhält?





Perspektive wechsle dich

Aktionskarte 1

1. Wie wird die Verkehrssituation aus eurer Perspektive wahrgenommen?
2. Welche Regeln sind dabei zu beachten?
3. Fühlt ihr euch sicher oder unsicher und warum?





Perspektive wechsle dich

Aktionskarte 2

1. Wie wird die Verkehrssituation aus eurer Perspektive wahrgenommen?
2. Welche Regeln sind dabei zu beachten?
3. Fühlt ihr euch sicher oder unsicher und warum?





Perspektive wechsle dich

Aktionskarte 3

1. Wie wird die Verkehrssituation aus eurer Perspektive wahrgenommen?
2. Welche Regeln sind dabei zu beachten?
3. Fühlt ihr euch sicher oder unsicher und warum?



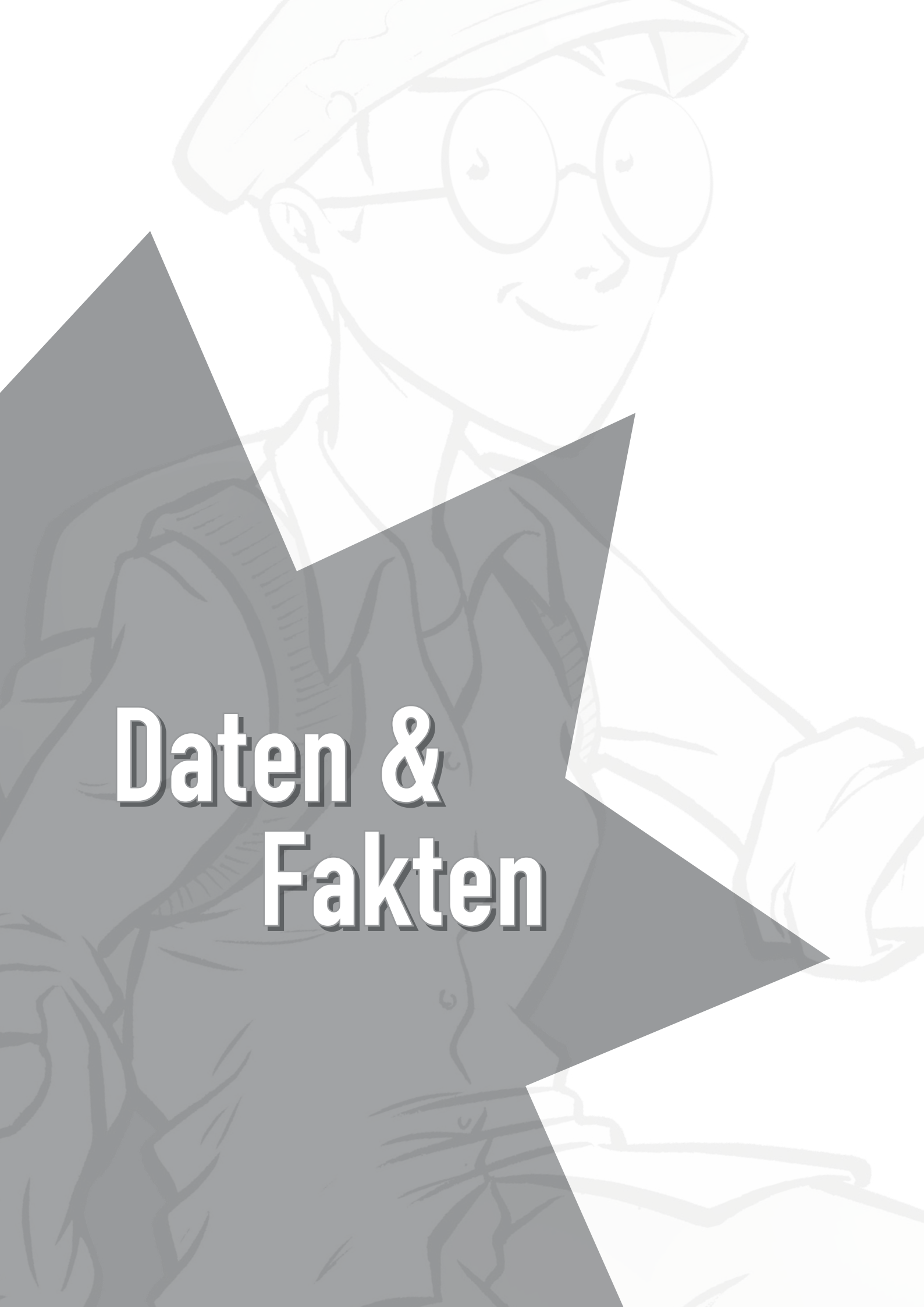


Perspektive wechsle dich

Aktionskarte 4

1. Wie wird die Verkehrssituation aus eurer Perspektive wahrgenommen?
2. Welche Regeln sind dabei zu beachten?
3. Fühlt ihr euch sicher oder unsicher und warum?





Daten & Fakten

ENTWICKLUNGSPSYCHOLOGIE

Im Fokus: Kinder bzw. Jugendliche im Alter von 10 bis 14 Jahren

Motorik

Ab dem Schulalter erweitern sich die grobmotorischen Fähigkeiten von Kindern, sodass verbesserte Fertigkeiten beim Laufen, Springen, Hüpfen und im Umgang mit Bällen zu beobachten sind. Die Kinder werden körperlich gelenkiger und elastischer, der Gleichgewichtssinn und die Geschicklichkeit verbessern sich und auch bei der Körperkraft sind enorme Fortschritte festzustellen. Neben der körperlichen Entwicklung ist auch eine effizientere Informationsverarbeitung für die Verbesserung der motorischen Leistungen mitverantwortlich. Im Alter von 6 bis 11 Jahren lernen Kinder, nur auf relevante Informationen zu reagieren. Ein 11-jähriges Kind reagiert daher beispielsweise doppelt so schnell wie ein 5-jähriges (Berk, 2011).

Im Bereich der Feinmotorik zeigt sich im Lauf der ersten Schuljahre eine bessere Lesbarkeit der Schrift, da die Kinder lernen, genauere Buchstaben mit einheitlichen Größen und Abständen zu schreiben. Beim Zeichnen wird im Alter von 9 bis 10 Jahren die dritte Dimension deutlich.

Während Mädchen am Ende der mittleren Kindheit (mit etwa 11 Jahren) einen Vorsprung bei feinmotorischen Fähigkeiten sowie grobmotorischen Fähigkeiten, welche Gleichgewicht und Geschicklichkeit erfordern, haben, sind ihnen Burschen in allen anderen grobmotorischen Fertigkeiten überlegen. In der Pubertät kommt es bei beiden Geschlechtern zu einer stetigen Verbesserung der grobmotorischen Fähigkeiten. Während die Fortschritte der Mädchen aber langsam eintreten und die Entwicklung mit etwa 14 Jahren abflacht, ist bei Burschen ein enormer Schub an Kraft, Schnelligkeit und Ausdauer zu beobachten, der in den gesamten Teenager-Jahren andauert.

Wahrnehmung und Risikoeinschätzung

Nach Limbourg (1997) entwickelt sich das Bewusstsein für „Sicherheit“ und „Gefahr“ in drei Stufen:

- Bereits im Alter von 5 bis 6 Jahren besitzen Kinder ein akutes Gefahrenbewusstsein. Dabei sind sie in der Lage zu erkennen, ob sie im Augenblick in Gefahr oder in Sicherheit sind.
- Ein antizipierendes/vorausschauendes Gefahrenbewusstsein, bei dem Kinder voraussehen können, dass sie in Gefahr geraten könnten, bildet sich bis zum Alter von etwa 8 Jahren.
- Erst später entsteht das Präventionsbewusstsein, sodass Kinder in der Lage sind, vorbeugende (präventive) Verhaltensweisen zu entwickeln und anzuwenden.

Obwohl nicht immer eine strikte Alterszuordnung möglich ist, ist zu beobachten, dass ältere Kinder insgesamt Gefahren besser einschätzen können als jüngere. Sie machen auch mehr und bessere Präventionsvorschläge. Aufgrund der Entwicklung der Fähigkeit zu abstraktem Denken gelingt es älteren Kindern besser, auch Gefahren zu erkennen, die sie selbst noch nicht erlebt haben bzw. über die sie noch nicht aufgeklärt wurden.

Limbourg weist auch darauf hin, dass neben dem Alter bei der Entwicklung sicherheitsorientierter Verhaltensweisen eigene Erfahrungen sowie die Erziehung im Elternhaus eine Rolle spielen. Will man (Vor-)Schulkindern vorbeugende Verhaltensweisen beibringen, müssen die entsprechenden

Anweisungen konkret und situationsspezifisch sein (z.B. „Wenn die Ampel an der Kreuzung ausfällt, musst du wieder nach Hause kommen.“, „Beim Radfahren musst du einen Helm aufsetzen.“).

Nicht zu vernachlässigen ist auch die Tatsache, dass Kinder erst ab ca. 8 Jahren fähig sind, ihre Aufmerksamkeit auch über längere Zeit auf den Straßenverkehr zu richten. Voll ausgebildet ist diese Fähigkeit erst im Alter von 13 bis 14 Jahren. In diesem Alter ist dafür der „jugendliche Egozentrismus“ zu beobachten. Aufgrund der stark ausgeprägten Ich-Bezogenheit können die Jugendlichen Gefahren oft nicht realistisch einschätzen bzw. beziehen sie Gefahren nicht auf sich selbst („So etwas kann mir nicht passieren.“). Darin sieht Limbourg auch den Grund, warum Jugendliche in diesem Alter trotz vollständig entwickelter kognitiver Fähigkeiten und Konzentrationsfähigkeit häufig im Straßenverkehr verunglücken.

Peers und Identitätsbildung

Aufgrund des Autonomiestrebens verbringen 11- bis 14-Jährige weniger Zeit mit ihren Eltern und Geschwistern und mehr Zeit mit Gleichaltrigen (Peers). Folgende Funktionen der Peergruppe werden von Krappmann und Oswald (1995) für diese Altersgruppe beschrieben:

- Gefühl von emotionaler Geborgenheit und Zuwendung; Vermeidung von Einsamkeitsgefühlen
- Darbietung neuer Identifikationsmöglichkeiten und Lebensstile; Erprobung neuer Lebensentwürfe in Diskussionen, Perspektivenübernahmen und Konfliktlösungsstrategien
- Förderung der Entwicklung zur Selbstständigkeit
- Schaffung eines Rahmens für die eigenen Zielorientierungen sowie Stabilisierung dieser durch die Normen der Peergruppe; Erwerb von Regeln für das Anknüpfen und den Erhalt von Beziehungen (Wert der Zuverlässigkeit)

Gegen Ende der Grundschuljahre wird die Anzahl an Freundschaften weniger. Freundschaften beruhen nun auf Vertrautheit, wechselseitigem Verstehen und Loyalität und sind damit intensiver. Peergruppen finden sich in dieser Altersgruppe eher in gleichgeschlechtlichen Cliquen zusammen, wobei sich Cliquen mit ähnlichen Wertvorstellungen gruppieren. Konformität und Gruppendruck nehmen zu.

Moralentwicklung

Piaget beschäftigte sich bereits im Jahre 1932 mit der Moralentwicklung bei Kindern. Seine Ansätze wurden später vom amerikanischen Psychologen Lawrence Kohlberg weitergeführt und verfeinert. Es entstand ein dreistufiges Modell der moralischen Entwicklung:

Auf der präkonventionellen Ebene (Ebene 1) wird Moralität von Autoritätspersonen bestimmt und Handlungen aufgrund ihrer Konsequenzen beurteilt. Diese Argumentationen nehmen bis zum Alter von 6 Jahren ab. An ihre Stelle treten Argumentationen auf der konventionellen Ebene (Ebene 2), in der erkannt wird, dass es sich bei moralischen Regeln um soziale Erwartungen und Übereinkünfte handelt, die Vorrang gegenüber individuellen Interessen haben. Derartige Argumentationen nehmen im Laufe der Teenagerjahre zu und stellen im frühen Erwachsenenalter die typische Reaktion dar.

Die von Kohlberg benannte postkonventionelle oder prinzipiengeleitete Ebene (Ebene 3), in der erkannt wird, dass Menschen in unterschiedlichen Ländern und Kulturen unterschiedliche Meinungen vertreten und die meisten Normen und Werte gruppenspezifisch und relativ sind, wird laut Berk (2011) nur von den wenigsten Menschen erreicht. Neuere Studien kamen zu dem Schluss, dass man Ebene 3 nicht erreichen muss, um als moralisch reif angesehen zu werden. Vielmehr ergibt sich moralische Reife aus einem revidierten Verständnis der konventionellen Ebene, d.h. ein Verständnis der ideellen Gegenseitigkeit als Grundlage für Beziehungen sowie weithin akzeptierte moralische Normen, die in Form von Regeln und Gesetzen festgelegt werden.

Sichere Mobilität im Straßenverkehr

Sich im Straßenverkehr sicher zu bewegen verlangt verschiedenste körperliche und geistige Voraussetzungen, Fähigkeiten und Fertigkeiten. Es geht um das Wahrnehmen mit allen Sinnen, sich bewegen, Überblicksgewinnung, Orientierung, sich selbst im Raum wahrnehmen und orientiert sein, Einschätzen von Entfernungen, Geschwindigkeiten, Regelwissen, Erfahrung umsetzen und vieles mehr. Komplexe Verkehrssituationen verlangen das koordinierte Zusammenspiel von Wahrnehmung, Motorik und Erfahrung, um sich sicher zu verhalten.

Für Kinder sind zwei Bereiche relevant: einerseits das Reifen und Entwickeln des Körpers, so bildet sich z.B. Richtungshören, Gesichtsfeld usw. erst aus, andererseits das Lernen, durch das Verhaltensweisen und Fertigkeiten ausgebildet werden. Manchmal geht beides Hand in Hand, d.h. durch eine fördernde Lernumwelt können Fähigkeiten gezielt entwickelt werden.

„Die Steuerung der Wahrnehmung und Aufmerksamkeit, Regelwissen und Regelverständnis, motorische und soziale Kompetenzen etc. müssen erst vollständig ausgebildet werden, wobei die Entwicklung nicht in Alters-, sondern in Entwicklungsschritten oder -sprüngen erfolgt“ (Schützhofer et al., 2015, S.235).

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick zu den verschiedenen, sich entwickelnden Fähigkeiten. Die Angaben stammen aus Schützhofer et al. (2015; vgl. dazu auch Uhr, 2015). Die einzelnen, angeführten Dimensionen basieren auf unterschiedlichen Studienergebnissen.

Die Balken in der Tabelle zeigen den Beginn an, ab dem eine Fähigkeit – meist zu mehr als 85% – ausgebildet ist. In den zugrundeliegenden Studien werden sowohl präzise Zeitpunkte als auch Altersspannen angegeben. Beginnt der Balken in der Mitte des Lebensjahres wird eine genaue Altersangabe gemacht. Beginnt der Balken zwischen zwei Jahren, war eine Altersspanne wie z.B. 6 bis 7 Jahre definiert. Das Diagramm ist als vereinfachte Darstellung für einen groben Überblick zu verstehen. Dabei ist zu beachten, dass einige Fähigkeiten und Fertigkeiten bereits in jungen Jahren erworben werden, aber dennoch erst mit ca. 14 Jahren so weit entwickelt sind, dass sie mit denen eines Erwachsenen gleichzusetzen sind.

Quellen:

Berk, L.E. (2011). Entwicklungspsychologie (5. aktualisierte Auflage). München: Pearson.

Limbourg, M. (1997). Gefahrenkognition und Präventionsverständnis von 3- bis 15-jährigen Kindern. In: Sicher Leben (Hrsg.). Bericht über die 2. Tagung „Kindersicherheit: Was wirkt?“ in Essen, 27. und 28. September 1996 in Essen, Wien, 313-326.

Rossmann, P. (1999). Einführung in die Entwicklungspsychologie des Kindes- und Jugendalters. Bern: Verlag Hans Huber.

Schützhofer, B., Rauch, J., Knessl, G & Uhr, A. (2015). Neue Ansätze in der verkehrspsychologischen Verkehrssicherheitsarbeit im Kindesalter. Zeitschrift für Verkehrssicherheit 61, 4, 235-246.

Tabelle 1: Wahrnehmungs- und Reaktionsdimensionen – Überblick über Entwicklung und Lebensalter (basierend auf Schützhofer et al., 2015)

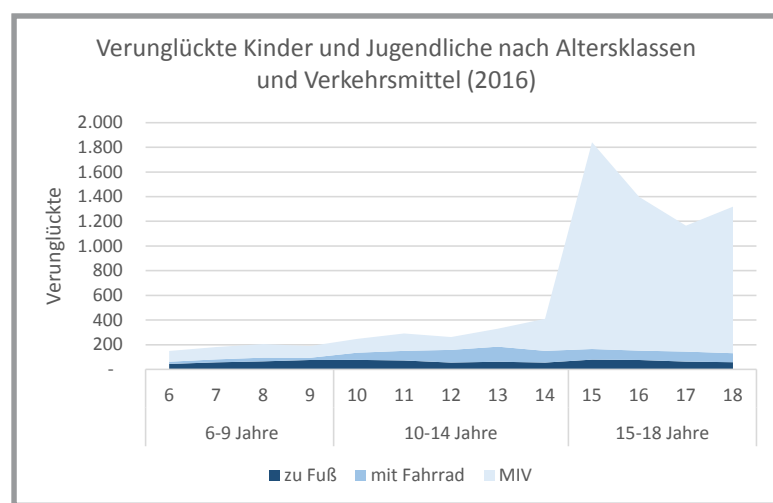
Fähigkeit/Fertigkeit ¹	6 Jahre	7 Jahre	8 Jahre	9 Jahre	10 Jahre	11 Jahre	12 Jahre	13 Jahre	14 Jahre
Körpermotorik									
Anhalten als Fußgängerin/Fußgänger									
Körperliche Fähigkeiten einschätzen können									
Abstoppen begonnener Handlung mit Orientierungshilfe									
Kind kann mit Rad Slalom fahren; stabil langsam fahren									
Mit Rad anhalten ohne zu schwanken (>85%)									
Reaktionszeit durchschnittlich 0,6 Sek. (Erwachsene 0,4 Sek.)									
Mit dem Rad Gleichgewicht halten, Bremsen, Lenken, Spurt halten									
Radfahren ohne Schwanken beim Verringern der Geschwindigkeit, bei Geradeaus Fahren, beim Zurückschauen, beim Fahren mit einer Hand									
Farb-/Hell-Dunkelwahrnehmung									
Sehschärfe und Akkommodation									
Peripheres Sehen									
Periphere Wahrnehmung (>85%)									
Periphere Wahrnehmung wie Erwachsene (Standardtest)									
Tiefenwahrnehmung und räumliche Wahrnehmung									
Verständnis räumlicher Relationen (>85%)									
Adäquates Schätzen von Entfernungen (>85%)									
Tiefenschärfen-Wahrnehmung voll ausgebildet									
Adäquate Schätzung von Geschwindigkeiten (>85%)									
Geschwindigkeits- und Entfernungseinschätzung funktionieren adäquat									
Allgemeine Hörfähigkeit, Richtungshören und Geräuschdifferenzierung									
Adäquate Interpretation von Höreindrücken									
Richtungshören funktioniert									
Gehör wird regelmäßig im Verkehr eingebunden									
Signalrichtung wird erkannt									

¹ Auszüge aus: Schützhofer et al. 2015; Zitatquellen zu den einzelnen Ergebnissen in Schützhofer et al.

[illegible]

VERKEHRSUNFALLSTATISTIK VON KINDERN UND JUGENDLICHEN

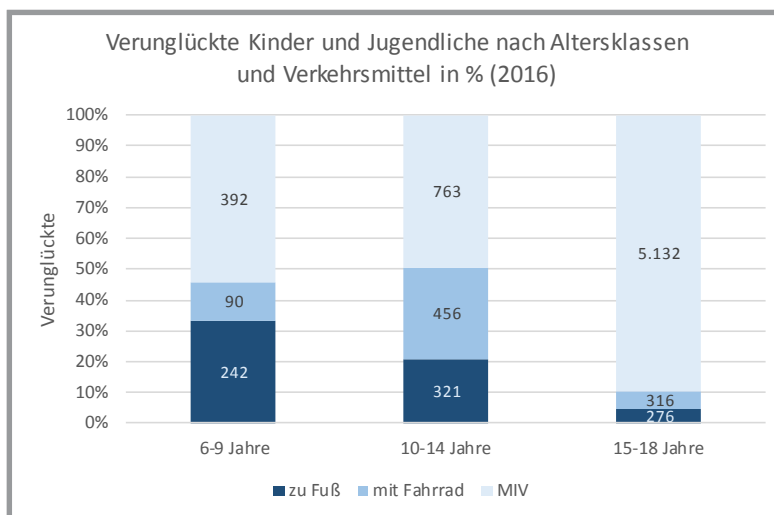
Im Fokus: 10- bis 14-jährige Schülerinnen und Schüler



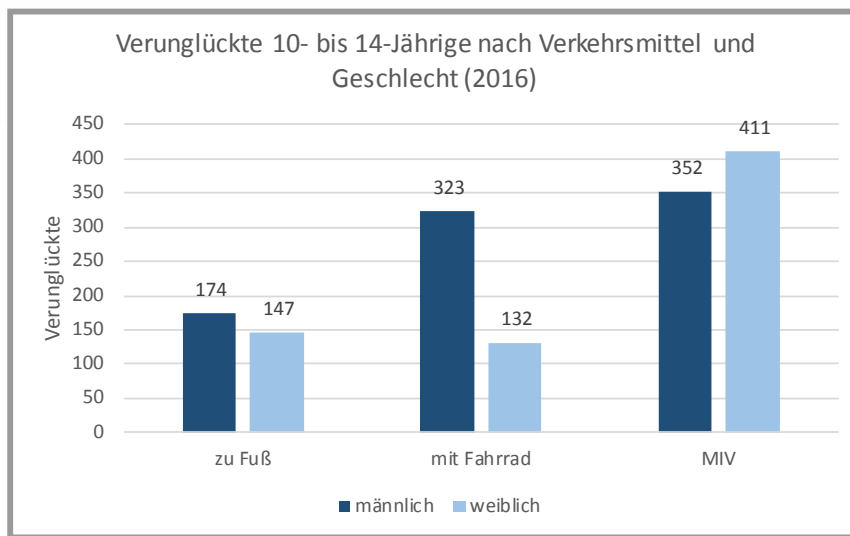
Die Lenkberechtigung der Führerscheinklasse AM („Mopedführerschein“) kann in Österreich ab dem Alter von 15 Jahren erworben werden. Mit dem Beginn der aktiven Teilnahme am Straßenverkehr steigt auch der Anteil der verunglückten Jugendlichen im motorisierten Individualverkehr (MIV, d.h. unterwegs mit Pkw, Moped etc.) deutlich an. Als Mitfahrerinnen und -fahrer scheinen bereits 13- und 14-Jährige von diesem negativen Trend betroffen zu sein.

Während der Anteil der zu Fuß verunglückten Kinder im Alter von 6 bis 9 Jahren noch bei rund einem Drittel liegt, fällt dieser bei den 10- bis 14-Jährigen auf ein Viertel und beträgt bei den 15- bis 18-Jährigen nur mehr rund 5%.

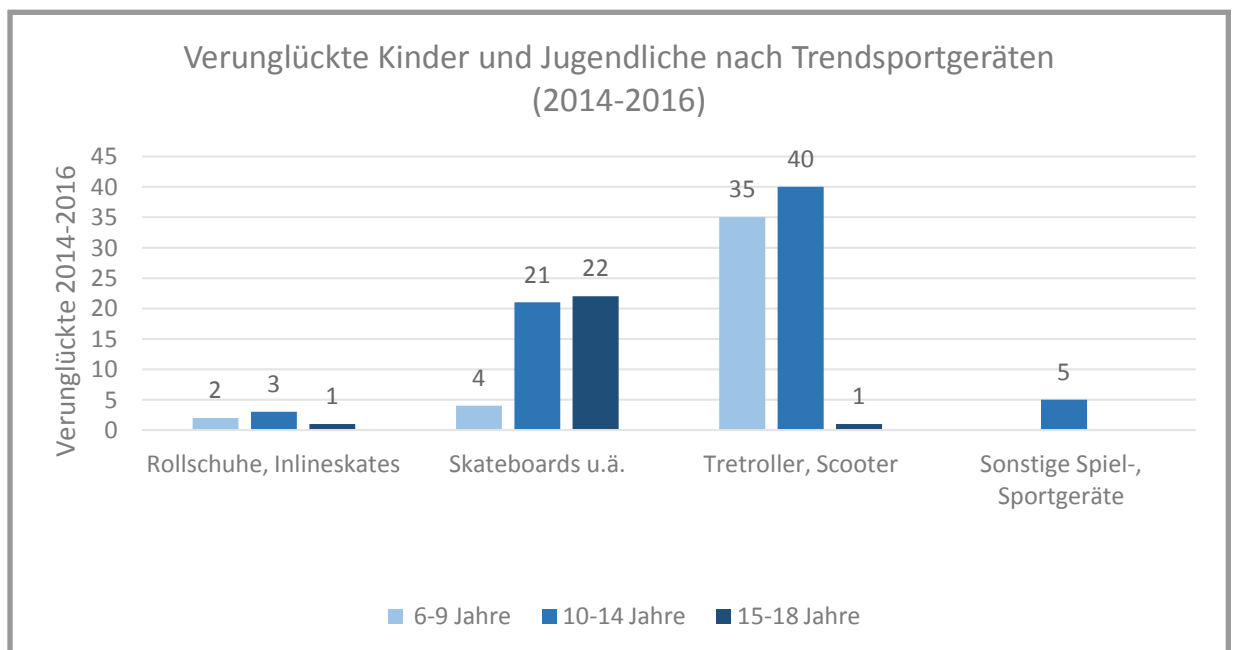
12,5% der im Alter von 6 bis 9 Jahren verunglückten Kinder waren beim Unfall mit dem Fahrrad unterwegs. In der Altersklasse der 10- bis 14-Jährigen sind es 28%, bei den 15- bis 18-Jährigen nur mehr knapp 5%.



Sowohl bei den 6- bis 9-Jährigen als auch in der Altersklasse von 10 bis 14 Jahren liegt der Anteil der im MIV Verunglückten bei rund der Hälfte (51% bzw. 46%), bei Jugendlichen im Alter von 15 bis 18 Jahren hingegen bei 90%.



Sowohl Mädchen als auch Burschen im Alter von 10 bis 14 Jahren verunglücken häufiger im MIV als zu Fuß oder mit dem Fahrrad, wobei der Anteil der mit dem Fahrrad verunglückten Burschen nur unwesentlich geringer ist. Mädchen hingegen verunglücken in dieser Altersklasse deutlich seltener mit dem Fahrrad und auch der Anteil der 10- bis 14-jährigen Mädchen, welcher zu Fuß verunglückt, ist geringer als jener ihrer männlichen Altersgenossen.



Gerade Kinder und Jugendliche sind gerne mit diversen Trendsportgeräten unterwegs. Unfälle mit derartigen Spiel- bzw. Sportgeräten fließen in die Verkehrsunfallstatistik ein, wenn sie sich im öffentlichen Straßenverkehr ereignen. Unfälle abseits des Straßenverkehrs werden hier nicht erfasst. Es ist aber davon auszugehen, dass die Zahlen weitaus höher sind, z.B. verletzten sich 2016 1.700 10-14-Jährige beim Skateboarden so schwer, dass sie im Krankenhaus behandelt werden mussten.

In den Jahren 2014 bis 2016 verunglückten insgesamt 6 Kinder bzw. Jugendliche im öffentlichen Straßenverkehr mit Rollschuhen oder Inlineskates, 47 Kinder bzw. Jugendliche mit einem Skateboard und 76 Personen mit einem Tretroller oder Scooter. Weitere 5 Personen im Alter von 10 bis 18 Jahren verunglückten mit sonstigen Spiel- bzw. Sportgeräten.¹

1 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2014). Kleine Radprofis. Der sichere Weg in die Verkehrsrealität. Ein Ratgeber für Eltern. Wien.

Zusammenfassend die wichtigsten Fakten:

- Verglichen mit anderen Verkehrsmitteln nimmt der Anteil der zu Fuß verunglückten Kinder und Jugendlichen im Straßenverkehr in den einzelnen Altersklassen mit zunehmendem Alter ab.
- Die meisten Fahrradunfälle bei Kindern und Jugendlichen ereignen sich in der Altersklasse der 10- bis 14-Jährigen, da Kinder ab Absolvierung der Freiwilligen Radfahrprüfung (in Österreich ab 10 Jahren möglich) alleine mit dem Fahrrad im öffentlichen Verkehr unterwegs sein dürfen.
- Burschen im Alter von 10 bis 14 Jahren verunglücken häufiger zu Fuß und mit dem Fahrrad als gleichaltrige Mädchen. Am häufigsten verunglücken Mädchen und Burschen in dieser Altersklasse jedoch im MIV, wobei der Anteil der mit dem Fahrrad verunglückten Burschen nur unwesentlich geringer ist.
- Wenn Kinder und Jugendliche mit Trendsportgeräten (Rollschuhe, Inlineskates, Skateboard,...) verunglücken, sind sie laut der Verkehrsunfallstatistik meist mit Boards oder Scooter unterwegs. Jedoch fließen diese Unfälle nur dann ein, wenn sie sich im öffentlichen Straßenverkehr ereignen.

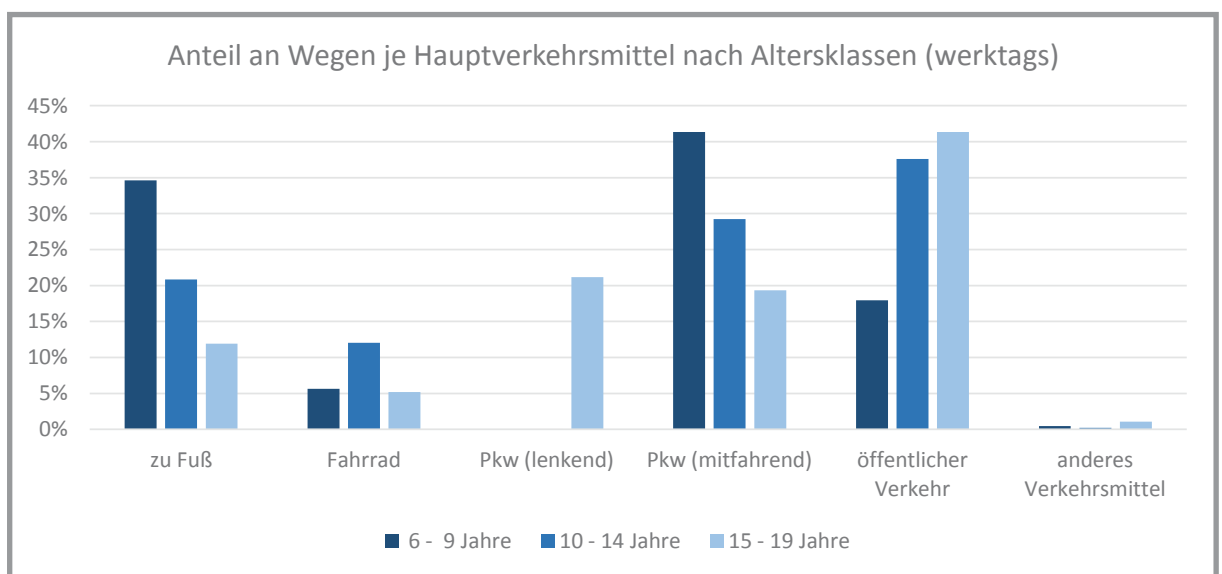
Quelle:

Verkehrsunfallstatistik, Statistik Austria; Bearbeitung: KfV (Kuratorium für Verkehrssicherheit), 2017.

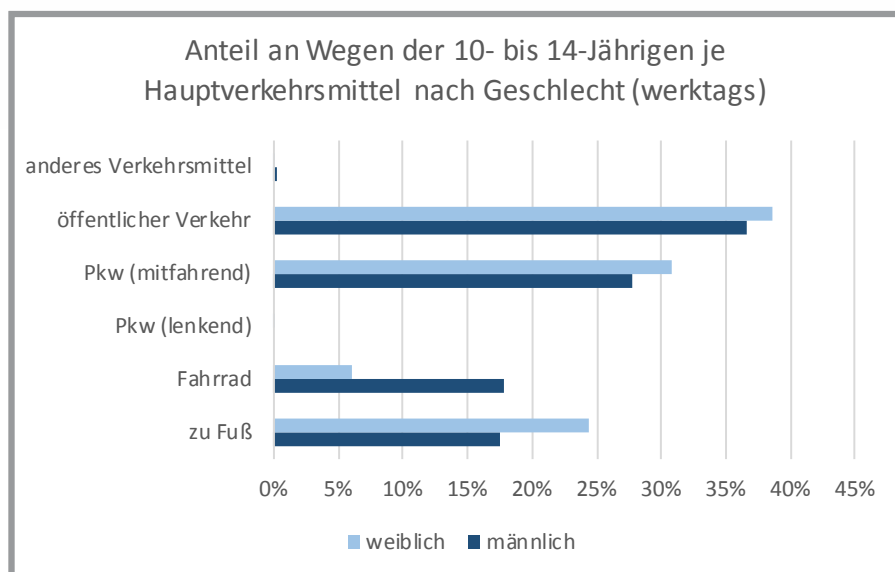
IDB Austria, Hochrechnung: KfV, 2017.

MOBILITÄTSVERHALTEN VON KINDERN UND JUGENDLICHEN

Im Fokus: 10- bis 14-jährige Schülerinnen und Schüler

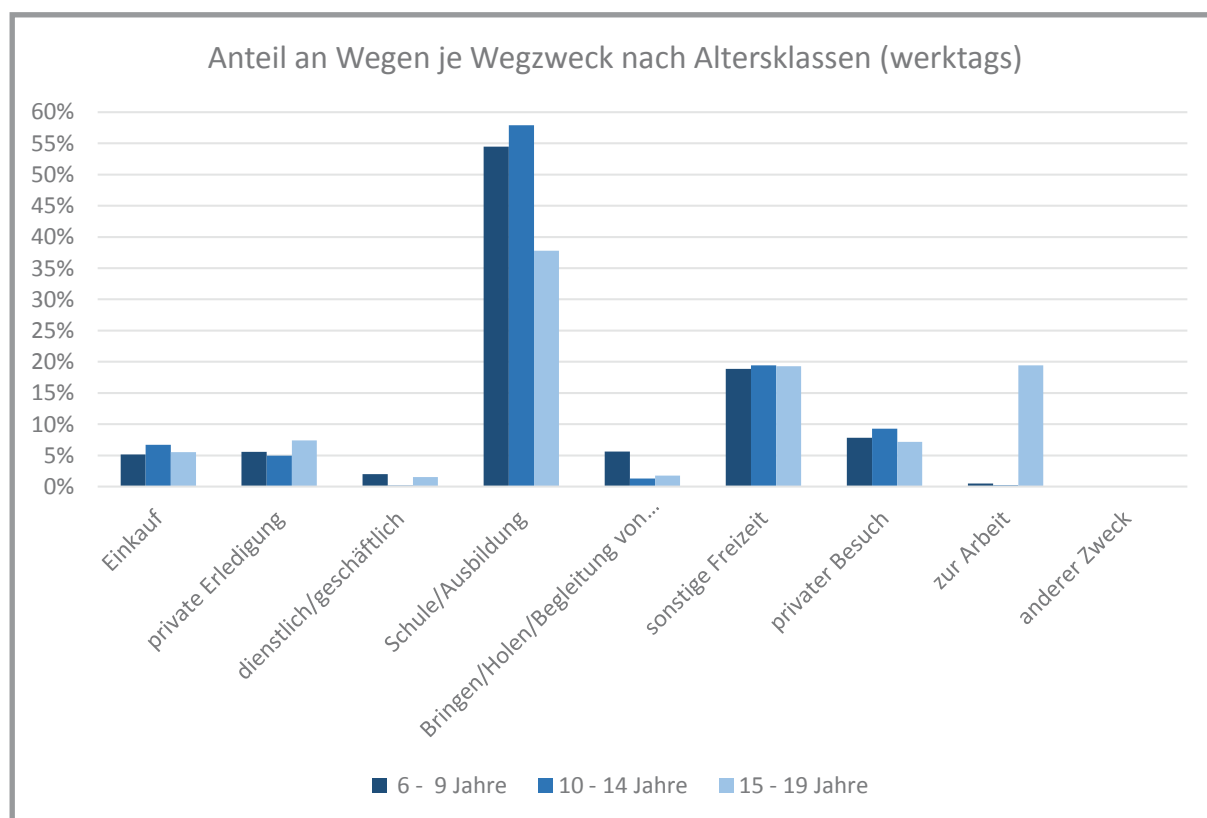


Die Wahl des Verkehrsmittels hängt stark vom Alter der Personen ab. Je älter die Kinder bzw. Jugendlichen sind, umso seltener legen sie, wie obenstehende Abbildung zeigt, ihre Wege zu Fuß oder als Pkw-Mitfahrerin bzw. -Mitfahrer, dafür umso häufiger mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück. 10- bis 14-Jährige legen die meisten Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln (38%) sowie als Pkw-Mitfahrerin bzw. -Mitfahrer (29%) zurück. Im Vergleich zu den anderen Altersklassen fahren 10-14-Jährige außerdem am häufigsten mit dem Fahrrad. Vermutlich ist dies auf die Freiwillige Radfahrprüfung zurückzuführen, die mit 10 Jahren abgelegt werden kann und ihnen die unbegleitete Teilnahme am Straßenverkehr erlaubt. Ab dem Führerscheinwerb der Klasse B (Pkw), welcher in Österreich ab 17 Jahren möglich ist, sind Jugendliche dann bereits selbst als Pkw-Lenkerinnen und -Lenker im Straßenverkehr unterwegs.

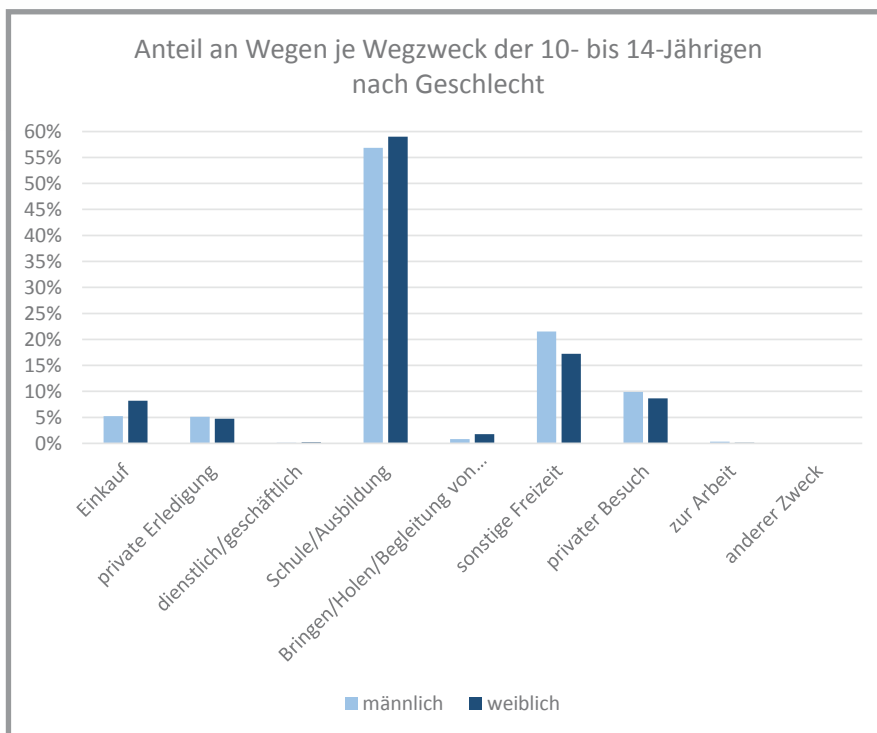


Im Alter von 10 bis 14 Jahren sind Mädchen am häufigsten mit öffentlichen Verkehrsmitteln (39%), als Pkw-Mitfahrerinnen (31%) und zu Fuß (24%) unterwegs. Nur etwa 6% der Wege werden von Mädchen in diesem Alter mit dem Fahrrad zurückgelegt. Burschen hingegen nutzen das Fahrrad häufiger (18%) als ihre Altersgenossinnen, sind aber im Vergleich zu

Mädchen seltener zu Fuß unterwegs (18%). Hingegen ist der Nutzungsanteil von öffentlichen Verkehrsmitteln (37%) und Pkw-Mitfahrgelegenheiten (28%) bei Burschen etwas geringer als bei gleichaltrigen Mädchen.

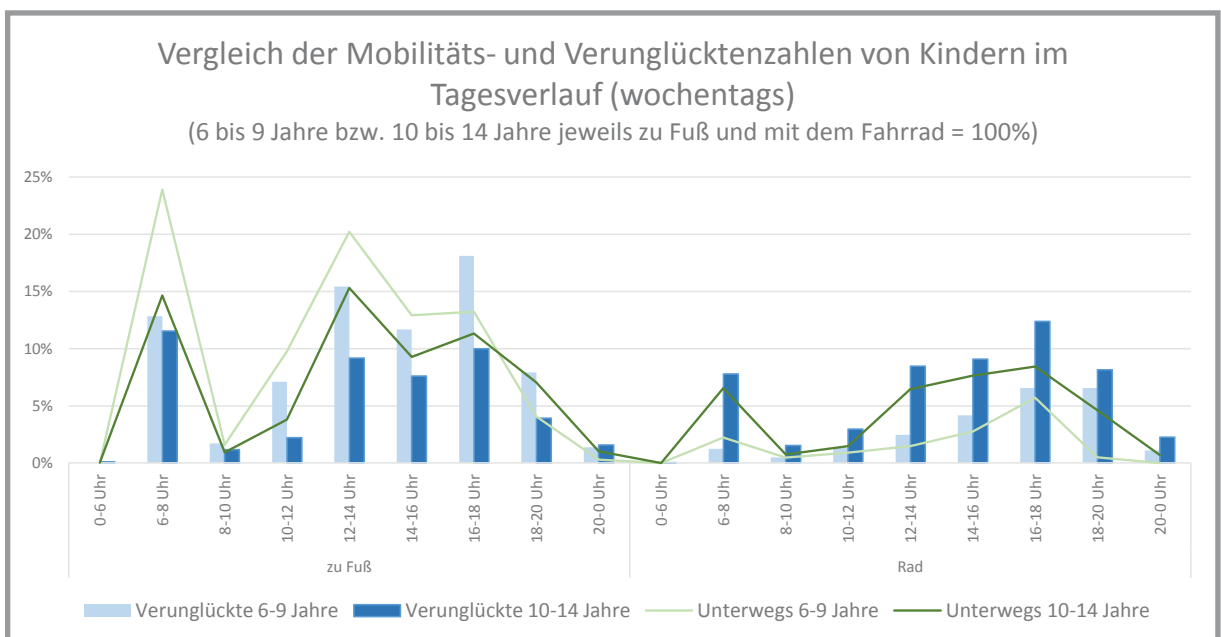


Bei den Wegzwecken zeigt sich in den einzelnen Altersgruppen ein ähnliches Bild, mit dem einzigen Unterschied, dass bei den 15- bis 19-Jährigen der Weg zur Schule bzw. Ausbildung teilweise vom Weg zum Arbeitsplatz abgelöst wird. Während der Anteil jener, die zur Schule oder Ausbildung unterwegs sind, bei den 6- bis 9-Jährigen rund 54% und bei den 10- bis 14-Jährigen sogar rund 58% ausmacht, sind es bei den 15- bis 19-Jährigen nur mehr knapp 38%. In dieser Altersklasse hingegen haben knapp 20% bereits Arbeitswege.



Ihre Wege legen 10- bis 14-jährige Mädchen und Burschen mit Abstand am häufigsten für Schul- und Ausbildungszwecke zurück. Im Geschlechtervergleich zeigt sich, dass Mädchen mehr Wege für Einkäufe und die Begleitung von Personen zurücklegen als Burschen.

Ihre männlichen Altersgenossen sind hingegen häufiger im Rahmen von privaten Erledigungen und Besuchen sowie sonstigen Freizeitaktivitäten unterwegs.



Zwischen 06.00 bis 08.00 Uhr sowie zwischen 12.00 bis 18.00 Uhr legen sowohl die 6- bis 9-Jährigen als auch die 10- bis 14-Jährigen die meisten Fuß- und Radwege zurück.² Während sie sich morgens auf dem Weg zur Schule befinden, sind am Nachmittag Freizeitwege dominierend. Im Vergleich zu der anderen Altersklasse sind Volksschülerinnen und -schüler mehr zu Fuß und ältere Schülerinnen und Schüler mehr mit dem Fahrrad unterwegs. Da Kinder in Österreich ab 12 Jahren bzw. bei Absolvierung der Freiwilligen Radfahrprüfung ab 10 Jahren allein mit dem Fahrrad im Straßenverkehr unterwegs sein dürfen, greifen 10- bis 14-Jährige eher auf dieses Verkehrsmittel zurück.

² Wege von Kindern zu Fuß oder mit dem Rad als Hauptverkehrsmittel nach Altersgruppen und Stunde des Beginns des Weges. Die Weglänge bleibt unberücksichtigt. Fußwege zu/von einem anderen Verkehrsmittel z.B. Bus sind nicht erfasst.

Grundsätzlich besteht ein starker Zusammenhang zwischen Unfallhäufigkeit und Mobilitätsverhalten, d.h. zu Zeiten, in denen Kinder vermehrt unterwegs sind, passieren auch mehr Unfälle.

Weitere Fakten:

- Zwei Drittel der Wege von Kindern bzw. Jugendlichen unter 15 Jahren werden für Ausbildungszwecke, ein Drittel für Freizeit Zwecke zurückgelegt.
- 46% aller Kinder bzw. Jugendlichen unter 15 Jahren nutzen öffentliche Verkehrsmittel als Hauptverkehrsmittel für ihren Ausbildungsweg.
- Während zwei Drittel der Kinder bzw. Jugendlichen bis 15 Jahren in ländlich geprägten bzw. Landgemeinden für ihren Ausbildungsweg auf öffentliche Verkehrsmittel zurückgreifen, legen Gleichaltrige im städtischen Bereich derartige Wege hauptsächlich zu Fuß zurück.

Quellen:

Verkehrsunfallstatistik, Statistik Austria 2012-2016; Bearbeitung: KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit), 2017.

Tomschy, R. et al. (2016). Österreich unterwegs 2013/2014. Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“. Wien: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie.

KFV & Herry Consult GmbH (2015). Kinder sicher mobil. Ein Leitfaden für die Umsetzung von bewusstseinsbildenden Maßnahmen zur Verkehrssicherheit und Mobilität. Wien: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie.

