

A stylized illustration of a person with short, spiky hair, looking down at a smartphone held in their right hand. The person is wearing a dark jacket. The illustration is rendered in a light teal color against a white background. A large, dark teal shape, resembling a stylized letter 'A' or a similar geometric form, is overlaid on the illustration, partially obscuring the person's face and the phone. The text is centered within this dark teal shape.

Ablenkung im Straßenverkehr

Ablenkung im Straßenverkehr

(Un-)Aufmerksamkeit und Ablenkung – wovon sprechen wir überhaupt?

Aufmerksamkeit setzt sich aus Informationsaufnahme, Informationsverarbeitung und Gedächtnisleistung zusammen. Auch 10- bis 14-Jährige müssen im Straßenverkehr – sei es beim Zufußgehen, beim Radfahren oder bei der Benützung von Trendsportgeräten – viele Reize verarbeiten (Umfang), zwischen den Reizen unterscheiden (Umschaltfähigkeit), die Aufmerksamkeit verteilen (Distribution) und sich auf wichtige Reize konzentrieren (Konzentration). **Unaufmerksamkeit** ist eine Reduktion der Aufmerksamkeit, z.B. bei Übermüdung.

Von **Ablenkung** spricht man hingegen, wenn es – beabsichtigt oder unbeabsichtigt – zu einer Verlagerung der Aufmerksamkeit von der Hauptbeschäftigung weg, hin zu einem Ereignis, Objekt oder einer anderen Aktion kommt, sodass die ursprüngliche Tätigkeit nicht mehr angemessen ausgeführt werden kann (nach Lee, Young & Regan, 2009).¹

Mythos Multitasking

Multitasking ist die Fähigkeit, mehrere Aufgaben gleichzeitig zu bewältigen. Für die Wahrnehmung und Verarbeitung von Informationen sowie die motorische Umsetzung in eine Reaktion sind visuelle, auditive, kognitive und motorische Ressourcen notwendig. Wenn diese Ressourcen für andere Tätigkeiten abgezweigt werden, stehen sie nicht mehr in vollem Umfang für die Fortbewegung im Straßenverkehr zur Verfügung (Modell der multiplen Ressourcen nach Wickens).²

Im Straßenverkehr sind 600 bis 800 Mio. Bit an Informationen zu finden. Bis zu 40 Bit pro Sekunde können von unserem Gehirn verarbeitet werden. Braucht ein Mensch z.B. 25 Bit/sec zum Hören, weil er telefoniert, verbleiben für das Auge nur noch 15 Bit/sec. Das hat zur Folge, dass die Informationsaufnahmekapazität (für optische Reize) beschränkt ist.

Durch diese multiple Stimulation kommt es also zu einer Einschränkung der mentalen Verarbeitungskapazität des Gehirns. Es kommt zur sogenannten **Unaufmerksamkeitsblindheit**, worunter man das Nicht-Wahrnehmen von Objekten versteht. Umgelegt auf den Straßenverkehr bedeutet dies, dass man bestimmte Dinge um einen herum nicht mehr wahrnimmt.

Einige wenige Menschen, sogenannte „Supertasker“, sind zu erfolgreichem Multitasking in der Lage. Warum Supertasker zu einer derartigen Höchstleistung fähig sind, ist bislang unbekannt. Prinzipiell ist es jedoch möglich, die eigene Multitaskingfähigkeit zu trainieren (Routine zu entwickeln) und ein Stück weit zu verbessern. Mehr als zwei Aufgaben gleichzeitig zu bewältigen, bleibt jedoch den Supertaskern vorbehalten.³

1 Lee, J.D., Young, K.L. & Regan, M.A. (2009). Defining driver distraction. In: Regan, M.A., Lee, J.D. & Young, K.L. (Hrsg.): Driver distraction: Theory, effects and mitigation, 191-213. Boca Raton: CRC Press.

2 Wickens, C. D. (2002). Multiple resources and performance prediction. Theoretical issues in ergonomics science, 3(2), 159-177.

3 Müller-Jung (2010). Multitasking ist ungesund. <http://www.faz.net/aktuell/feuilleton/debatten/digitales-denken/resultat-der-hirnforschung-multitasking-ist-ungesund-1967880.html> (Stand: 19. Mai 2018).

Quellen von Ablenkung

Ablenkung ist eine der häufigsten Unfallursachen im Straßenverkehr. In Österreich ist sie gemeinsam mit Unaufmerksamkeit für mehr als ein Drittel aller Verkehrsunfälle mit Personenschaden verantwortlich (2016: 37,6%), 2016 wurde jeder dritte bis vierte tödliche Unfall (28,7%) vermutlich durch Ablenkung verursacht (Statistik Austria). Eine groß angelegte amerikanische Untersuchung zeigte 2016 auf, dass in 68% der Fälle die Fahrerin bzw. der Fahrer unmittelbar vor dem Unfall abgelenkt war. Die meisten älteren Studien wiederum gehen von deutlich geringeren Zahlen aus (5 bis 20%), was laut SWOV, dem niederländischen Institut für Verkehrssicherheitsforschung, unter anderem auf unterschiedliche Definitionen von Ablenkung sowie unterschiedliche Methoden der Risikoschätzungen zurückzuführen ist. Internationale Daten weisen jedenfalls darauf hin, dass ein Großteil der Verkehrsteilnehmenden – sei es beim Lenken eines Pkw, beim Zufußgehen oder beim Fahrradfahren – mit ablenkenden Tätigkeiten beschäftigt ist.⁴

Zur Ablenkung können sämtliche Objekte, Personen, Ereignisse und Tätigkeiten führen. Diese können in der Person selbst liegen, aber auch außerhalb entstehen. Während einige Quellen von Ablenkung von den Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern beeinflussbar sind, wie z.B. die Verwendung von Mobiltelefonen, hat man auf andere keinen Einfluss, wie z.B. auf auffällige Werbeplakate. Zumeist stehen ablenkende Objekte, Personen, Tätigkeiten oder Ereignisse nicht mit der eigentlichen Aufgabe, nämlich der sicheren Verkehrsteilnahme, in Zusammenhang.

Ablenkung kann verschiedene bzw. mehrere Sinneskanäle betreffen: Ablenkung kann visuell (Lesen einer Textnachricht), motorisch (Schreiben einer Textnachricht), kognitiv (Tagträumen) oder auditiv (Musik hören) erfolgen. Oft tritt auch eine Kombination dieser Typen auf. Das Verfassen einer Textnachricht am Mobiltelefon betrifft beispielsweise die visuelle, motorische und kognitive Ablenkung. Ergebnisse aus sogenannten „Naturalistic Driving“-Studien deuten darauf hin, dass Nebentätigkeiten wie das Verfassen einer Textnachricht, die eine längere Abwendung der Augen vom Straßenverkehr zur Folge haben, die größte Gefahr darstellen.⁴ Dies ist insofern nicht verwunderlich, als ca. 90% aller fahrrelevanten Informationen visuell aufgenommen werden.⁵ D.h., dass auch Fußgängerinnen und Fußgänger verstärkt mit abgelenkten Kfz-Lenkerinnen und -Lenkern rechnen müssen.

Die häufigsten Ablenkungen im Straßenverkehr

Bis 2011 war überhöhte Geschwindigkeit unangefochten Nummer eins der Unfallursachen auf Österreichs Straßen. Die stetig steigende Nutzung von Smartphones in den letzten Jahren hat jedoch dazu beigetragen, dass sich heutzutage die meisten Verkehrsunfälle infolge von Unachtsamkeit bzw. Ablenkung ereignen. Wurden Mobiltelefone früher vorwiegend zum Telefonieren und SMS-Schreiben verwendet, ist das Anwendungsspektrum heutiger Smartphones ein bei weitem größeres – und das auch im Straßenverkehr. Neben Navigationsfunktionen, sei es beim Lenken eines Kfz oder als Fußgängerin bzw. Fußgänger, Video-Telefonie und E-Mail-Verwaltung werden Mobiltelefone immer häufiger auch als Musikmedium genutzt. Dank Smartphones und Kopfhörern muss auf dem Weg zur Schule bzw. in die Arbeit auf die Lieblingsmusik nicht mehr verzichtet werden. Ablenkung spielt somit nicht nur beim Lenken eines Kfz eine ursächliche Rolle, auch alle anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sind davon betroffen.

⁴ SWOV (2017a). Distraction in Traffic. Factsheet. <https://www.swov.nl/en/facts-figures/factsheet/distraction-traffic> (Stand 26. März 2018).

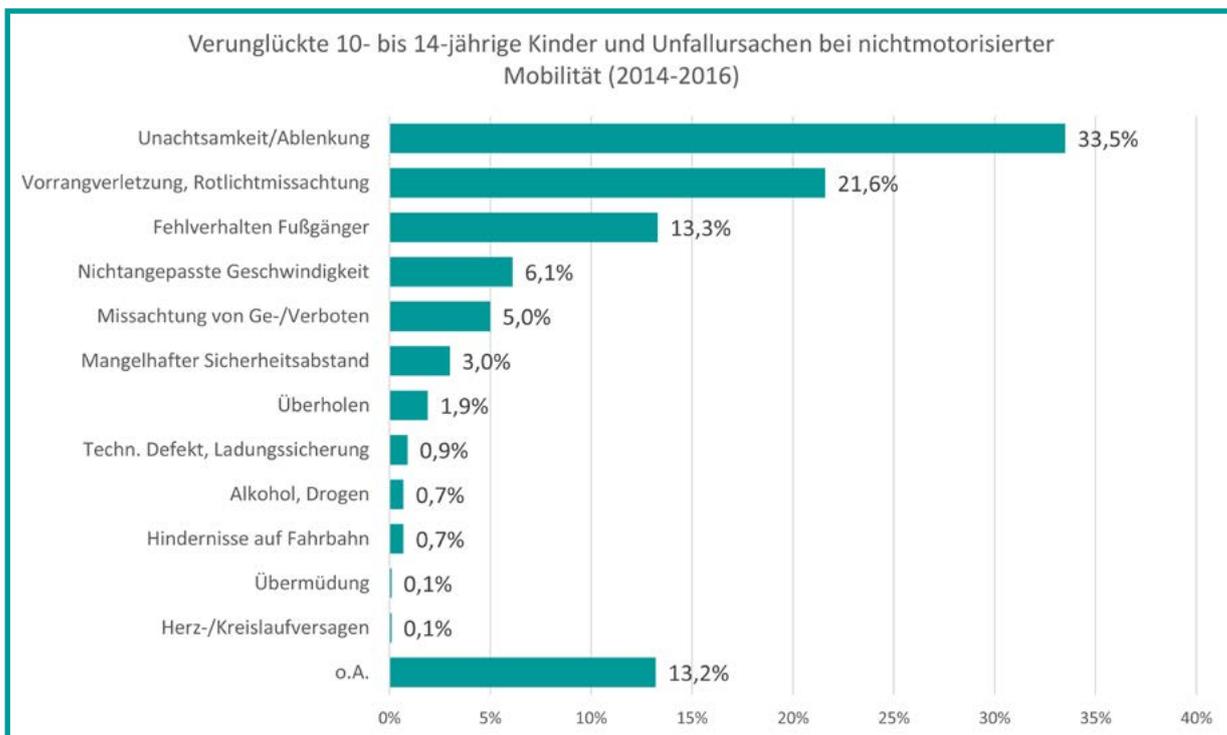
⁵ Kaba, A. & Klemenjak, W. (1993). Informationsaufnahme und Informationssysteme im Straßenverkehr. Lebensraum Verkehr. Kleine Fachbuchreihe des KfV, 29.

In Amerika ist der Anteil von Fußgängerinnen und Fußgängern, die bei Straßenverkehrsunfällen getötet wurden, während sie ihr Mobiltelefon verwendeten, von weniger als 1% (2004) auf 3,6% (2010) gestiegen.⁶

In einer vom KfV im Jahre 2015 durchgeführten Repräsentativerhebung zum Thema Ablenkung im Straßenverkehr⁷ wurden von Fußgängerinnen und Fußgängern „Gedanken nachhängen“ (87%), „intensives Gespräch mit Begleitperson führen“ (86%), „einen Anruf annehmen“ (80%), „jemanden anrufen“ (70%) und „in der Tasche stöbern/etwas suchen“ (61%) als die häufigsten (zumindest gelegentlichen) Nebentätigkeiten beschrieben. Von Radfahrerinnen und Radfahrern hingegen wurden in diesem Zusammenhang „Gedanken nachhängen“ (73%), „trinken“ (40%), „intensives Gespräch mit Begleitpersonen“ (39%), „nach etwas greifen bzw. suchen“ (26%) und „einen Anruf annehmen“ (19%) als häufigste Nebentätigkeiten genannt.

Die Situation der 10- bis 14-Jährigen

Die Mobilität von Kindern und Jugendlichen nimmt mit steigendem Alter zu. Gerade mit dem Wechsel von der Volksschule in eine weiterführende Schule ist auch eine Erweiterung des Aktionsradius, in dem sich die Schülerinnen und Schüler eigenständig bewegen, verbunden. Die folgende Grafik beinhaltet einen Überblick über die durchschnittlich in den Jahren 2014 bis 2016 als Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Lenkerinnen und Lenker nicht motorisierter Fahrzeuge verunglückten Schulkinder (10 bis 14 Jahre) in Österreich. In diesem Zusammenhang sei jedoch darauf hingewiesen, dass die Unfallursache zwar auf eine Beteiligte bzw. einen Beteiligten des Unfalls zutrifft, dies jedoch nicht zwingend das verunglückte Kind sein muss.



Quelle: Statistik Austria; Bearbeitung: KfV

6 SWOV (2017b). Phone use by cyclists and pedestrians. Factsheet. <https://www.swov.nl/en/facts-figures/factsheet/phone-use-cyclists-and-pedestrians> (Stand 26. März 2018).

7 unveröffentlicht

Wie diese Zahlen zeigen, verunglückten in den Jahren 2014 bis 2016 33,5% der 10- bis 14-jährigen Schülerinnen und Schüler als Fußgängerinnen bzw. Fußgänger und Lenkerinnen bzw. Lenker nichtmotorisierter Fahrzeuge durch Unachtsamkeit bzw. Ablenkung im Straßenverkehr. Auch wenn davon ausgegangen werden kann, dass es sich dabei zum Teil auch um Unaufmerksamkeit bzw. Ablenkung von beispielsweise Kfz-Lenkerinnen und -Lenkern handelte, darf der Anteil an Unfällen mit unaufmerksamen bzw. abgelenkten Kindern und Jugendlichen dennoch nicht außer Acht gelassen werden.

In einer qualitativen Studie der GfK Austria GmbH im Auftrag des KfV (2018) zum Thema Ablenkung bei 10- bis 14-Jährigen sehen Eltern sowie Pädagoginnen und Pädagogen das Smartphone als größte Ablenkung in dieser Altersgruppe. Laut den Pädagoginnen und Pädagogen sind bereits 10-Jährige zu 99% mit einem Smartphone ausgestattet.⁸

Für Personen, die durch den ständigen Blick auf ihr Smartphone so stark abgelenkt sind, dass sie ihre Umgebung kaum noch wahrnehmen, gibt es mittlerweile auch eine eigene Bezeichnung, sie werden „Smombies“⁹ genannt. Dieses Wort wurde 2015 im Auftrag des Langenscheidt-Verlags sogar zum „Jugendwort des Jahres“ in Deutschland gewählt, wodurch auch der hohe Stellenwert dieser Thematik zum Ausdruck kommt.

Dass die Ablenkung im Straßenverkehr durch die Nutzung eines Mobiltelefons unabhängig davon besteht, ob die Kinder Erfahrung im Umgang mit Mobiltelefonen oder beim Überqueren von Straßen haben, zeigte eine Untersuchung von Stavrinou et al. (2009).¹⁰ Und auch auf den Mythos Multitasking wurde bereits verwiesen. Limbourg (1998) gibt außerdem zu bedenken, dass sich die Konzentrationsfähigkeit durch zu viel Fernsehen, Computerspiele und Reizüberflutung zunehmend verschlechtert und sich auch 8- bis 12-Jährige zu leicht ablenken lassen würden, was wiederum zu einer Verringerung der Verkehrssicherheit führe.¹¹

Die häufigsten Ablenkungen im Straßenverkehr

Die Folge von Ablenkung jeglicher Art ist die unzureichende Kapazität, verkehrsrelevante Informationen zeitgerecht aufnehmen bzw. verarbeiten zu können. Eine verzögerte Reaktion, eine geringere Fahrzeugkontrolle, verringertes Situationsbewusstsein, verminderte Entscheidungsfindung sowie ein erhöhtes Unfallrisiko zählen nach Lee et al. (2009) zu den möglichen Folgen von Ablenkung.

Bei der Handynutzung am Schulweg bzw. generell im Straßenverkehr ergeben sich laut einer vom KfV beauftragten Studie (2017)¹² zahlreiche Gefahren für die Schülerinnen und Schüler.¹³ Anstatt auf die Straße und den Verkehr zu achten, schauen sie beim Zufußgehen häufig auf das Handy und verlassen sich beispielsweise auf die grüne Ampel, ohne sich noch einmal zu vergewissern, dass auch tatsächlich keine Gefahr beim Überqueren des Schutzweges besteht. Kinder und Jugendliche schauen am Fußweg teilweise auch auf das Handy von Anderen.

8 Buchebner, C. & Gutmayer, A. (2018). Qualitative Studie zur Ablenkung bei 10- bis 14-jährigen Kindern. Eine Studie von GfK Austria GmbH im Auftrag des KfV.

9 Kofferwort aus den Begriffen „Smartphone“ und „Zombie“.

10 Stavrinou, D., Byington, K.W. & Schwebel, D.W. (2009). Effect of Cell Phone Distraction on Pediatric Pedestrian Injury Risk. *Pediatrics* Feb. 2009, Vol. 123 (2), 179-185.

11 Limbourg, M. (1998). Überforderte Kinder im Straßenverkehr. Welche Forderungen stellt die Kinderpsychologie an das Zivilrecht? Vortrag beim Verkehrsgerichtstag in Goslar. <https://www.uni-due.de/~qpd402/alt/texte/ml/Goslar.html> (Stand 23.März 2018).

12 Hauger, G., Fian, T. & Nagler, M. (2017). Erhebung zur Ablenkung von 10- bis 14-Jährigen im Schulumfeld. Eine Studie der TU Wien im Auftrag des KfV.

13 Beobachtet wurden ausschließlich individuelle Fortbewegungsarten (zu Fuß, Fahrrad, Scooter usw.).

Die häufig beobachtbare Handynutzung von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr ist mitunter auch dadurch begründet, dass sie bei einem Handy-Verbot während des ganzen Schultages ihr Handy davor und danach intensiv nutzen wollen, was zu einer verstärkten Ablenkung am Hin- und Rückweg führt. Bei der Verwendung von Kopfhörern kommt hinzu, dass die Umgebungsgeräusche nicht wahrgenommen werden. Und auch bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel kann die Handynutzung negative Folgen haben. So kommt es auf dem Weg zur Haltestelle zu erhöhtem Zeitdruck oder es besteht die Gefahr, dass die Schülerinnen und Schüler so in die Handynutzung vertieft sind, dass sie es verpassen, rechtzeitig auszusteigen.

Hagenzieker (2014) stellte bei abgelenkten Fußgängerinnen und Fußgängern fest, dass sie Verkehrsregeln teilweise nicht einhalten und generell ein unsicheres Verhalten im Straßenverkehr zeigen. Längere Reaktionszeiten, das Übersehen relevanter Objekte und ein Schnellerwerden (beim Musikhören) bzw. ein Langsamerwerden (beim Telefonieren) sind mögliche Folgen. Auch abgelenkte Radfahrerinnen und Radfahrer hielten laut der Autorin Verkehrsregeln nicht ein bzw. zeigten auch sie ein allgemein unsicheres Verhalten im Straßenverkehr. Sie sind langsamer unterwegs, hören Radklingeln bzw. Hupen teilweise nicht, übersehen relevante Objekte, und auch bei dieser Gruppe wurden längere Reaktionszeiten beobachtet.¹⁴

Auch in einer Untersuchung der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) aus dem Jahre 2012 geht hervor, dass sich die Reaktionszeiten von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden, die Musik über Kopfhörer hören, während sie am Straßenverkehr teilnehmen, deutlich verlängern. Bereits bei leiser Musik kann sich laut DGUV die Reaktionszeit um die Hälfte erhöhen, wodurch auch das Unfallrisiko im Straßenverkehr ansteigt.¹⁵

Die folgenden Übungen und Unterrichtseinheiten zeigen Ihnen Möglichkeiten auf, das Thema Ablenkung und Unaufmerksamkeit gemeinsam mit Schülerinnen und Schülern zu thematisieren.

14 Hagenzieker, M. (2014). Distraction among bicyclists and pedestrians. Vortrag im Rahmen des OECD/ITF Seminars "Impact of Distracted Driving and Fatigue on Road Safety", Paris, 15. April 2014.

15 Institut für Arbeit und Gesundheit der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IAG) (2012). Aufmerksamkeit und Kopfhörer im Straßenverkehr. Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung e.V. (DGUV): Berlin.

Stundenbild | Bist du auch ein Smombie?¹

Thema	Ablenkung im Straßenverkehr
Methode	Comic mit anschließenden Murmelgruppen und Gruppendiskussion <i>Im Comic wird eine ablenkende Situation im Straßenverkehr dargestellt. Die Situation ist anschließend jeweils zu zweit zu analysieren, und eigene Erfahrungen mit ähnlichen Situationen sollen besprochen werden. Den Abschluss bildet eine Diskussion mit der ganzen Klasse.</i>
Setting	Klassenraum
Unterrichtsmaterial	Comic „Bist du auch ein Smombie?“ je 2er-Gruppe 1 Aktionskarte mit Fragen zur Analyse, Schreibmaterial
Fächer	<u>Unterrichtsgegenstände:</u> Deutsch, Fremdsprachen <u>Unverbindliche Übung /Freigegegenstände:</u> Verkehrserziehung
Schulstufe	6. bis 7.
Dauer	bis zu 1 UE
Literaturverweis	<ul style="list-style-type: none"> • Agbontaen, S. (2017). <i>Das Handy und Smartphone im Straßenverkehr. Ablenkung durch Handy- und Smartphonennutzung im Straßenverkehr & Verkehrssicherheits-Apps gegen Smartphone-Ablenkung. KFV-Diplomarbeitsreihe. Wien: KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit).</i> • DEKRA (Hrsg.) (2016). <i>Fußgänger und ihr Nutzungsverhalten mit dem Handy/ Smartphone in europäischen Hauptstädten. Verkehrsbeobachtung. Stuttgart: Hrsg. https://www.dekra-roadsafety.com/media/dekra-unfallforschung-fussgaenger-smartphone.pdf (Stand 12. Juni 2018).</i>
Schwerpunkte	Auseinandersetzung mit dem Thema Ablenkung durch die Benutzung von Smartphones im Straßenverkehr



Einführung

Die Unterrichtseinheit beschäftigt sich mit dem Thema Ablenkung im Straßenverkehr durch Mobiltelefone. Die Verwendung des Smartphones für Kommunikation, Unterhaltung, Navigation und vieles mehr ist selbstverständlich und allgegenwärtig. So wird auch von Straßenverkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern nicht aufs Telefonieren und Texten verzichtet. Dies spiegelt sich in den Unfallzahlen wider – Unfälle durch Ablenkung nahmen in den letzten Jahren zu, und Ablenkung ist die Unfallursache Nummer 1 bei verunglückten 10- bis 14-jährigen Kindern, die mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs sind. Die Darstellung einer typischen Situation, in der der Protagonist beim Gehen auf sein Mobiltelefon schaut und dabei mit einer anderen Person zusammenstößt, soll die Schülerinnen und Schüler dazu anregen, sich mit dem Thema Ablenkung und den damit verbundenen Konsequenzen im Straßenverkehr auseinanderzusetzen.

¹ „Smombie“ ist ein Kofferwort aus den Begriffen „Smartphone“ und „Zombie“. Laut Langenscheidt sind damit Menschen gemeint, die durch den ständigen Blick auf ihr Smartphone so stark abgelenkt sind, dass sie ihre Umgebung kaum noch wahrnehmen (<https://de.wikipedia.org/wiki/Smombie>, Stand 12. Juni 2018).



Ziel

Die Schülerinnen und Schüler erkennen, dass die Verwendung des Smartphones auch beim Gehen zu Ablenkung führt und Konflikte, schlimmstenfalls Zusammenstöße mit anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern zur Folge haben kann.



Arbeitsauftrag

Die Schülerinnen und Schüler betrachten das Comic „Bist du auch ein Smombie?“ und analysieren anschließend in Zweiergruppen die dargestellte Situation sowie ähnliche Situationen, die sie selbst schon im Alltag erlebt haben, anhand der Aktionskarte „Bist du auch ein Smombie?“. Anschließend wird das Comic gemeinsam mit der ganzen Klasse besprochen.



Ablauf und Regeln

Die Schülerinnen und Schüler lesen zur thematischen Einleitung das Comic „Bist du auch ein Smombie?“. (Anmerkung: Bei Bedarf kann das Comic an die Wand projiziert werden.)

Anschließend sollen sie sich mit der Sitznachbarin bzw. dem Sitznachbarn zusammensetzen, um in den nächsten 10-15 Minuten die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Warum ist es eurer Meinung nach zu dem Zusammenstoß zwischen Keule und seinem Trainer gekommen?
2. Habt ihr so eine (ähnliche) Situation schon einmal beobachtet? Wenn ja, was ist damals passiert und wie kam es dazu?
3. Ist euch so etwas auch schon einmal selbst passiert?
4. Was denkt ihr, warum ist Ablenkung im Straßenverkehr gefährlich?
5. Wie viele Unfälle im Straßenverkehr sind eurer Meinung nach auf Ablenkung zurückzuführen?

Dazu erhält jede Zweiergruppe eine Kopie der Aktionskarte, auf der die zu analysierenden Situationen aus dem Comic dargestellt und die zu beantwortenden Fragen aufgelistet sind. Alternativ können die Fragen auf Flipchart oder Whiteboard notiert werden.

Die Erkenntnisse aus dem Zweiergespräch sollten in Stichworten mitgeschrieben 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 5 auch im Klassenverband noch einmal kurz durchbesprochen werden. Dabei soll der Fokus auf die Folgen von Ablenkung im Straßenverkehr, also auf Frage 4, gelegt werden.



Weiterführende Idee

Die Schülerinnen und Schüler erhalten die Aufgabe, auf ihrem Schulweg Fußgängerinnen und Fußgänger, die beim Gehen ein Smartphone benutzen, zu beobachten. Sie sollen ermitteln, wohin der Blick gerichtet ist, und einschätzen, wie lange der Blick vom Straßenverkehr abgewendet wird. In einer nachfolgenden Stunde können die Beobachtungen im Klassenverband diskutiert werden.

Lösungsblatt

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

Keule liest während des Gehens eine Nachricht, die er gerade auf seinem Mobiltelefon empfangen hat und schreibt zurück. Er ist so auf das Verfassen der Nachricht konzentriert, dass er seine Umgebung nicht wahrnimmt, so auch nicht den um die Ecke biegenden Fußgänger.

2. Habt ihr so eine (ähnliche) Situation schon einmal beobachtet? Wenn ja, was ist damals passiert und wie kam es dazu?

Beispielsituationen:

Zusammenstoß (oder Unfall) mit anderen Fußgängerinnen bzw. Fußgängern, Radfahrerinnen bzw. Radfahrern, Autos oder Gegenständen aufgrund ...

- ... des gemeinsamen Spielens am Smartphone beim Gehen
- ... des Schreibens einer Nachricht am Smartphone beim Überqueren einer Kreuzung als Fußgängerin bzw. als Fußgänger
- ... des Lesens von Nachrichten am Smartphone beim Gehen
- ... des Musikhörens mit Kopfhörern beim Gehen, während der Blick auf den Boden gerichtet war
- ... anderer abgelenkter Verkehrsteilnehmender (z.B. Radfahrende)

3. Ist euch so etwas auch schon einmal selbst passiert?

Siehe Beispielsituationen unter Frage 2.

4. Was denkt ihr, warum ist Ablenkung im Straßenverkehr gefährlich?

In der Diskussion sollen die Folgen von Ablenkung im Straßenverkehr besprochen werden. Durch die Abwendung des Blicks vom Straßenverkehr hin zum Display des Smartphones besteht die Gefahr, dass Personen, Dinge oder Fahrzeuge übersehen oder nicht rechtzeitig bemerkt werden. Trägt man zusätzlich noch Kopfhörer, werden auch die auditiven Informationen aus dem Straßenverkehr nicht oder nur schlecht wahrgenommen.

Generell ist die Folge von Ablenkung die unzureichende Kapazität, verkehrsrelevante Informationen zeitgerecht aufnehmen bzw. verarbeiten zu können. Ablenkung im Straßenverkehr kann zu einer verzögerten Reaktion, einer geringeren Fahrzeugkontrolle (z.B. auch beim Radfahren), einem verringerten Situationsbewusstsein, einer verminderten Entscheidungsfähigkeit und somit zu einem erhöhten Unfallrisiko führen. Sind zwei sich begegnende Verkehrsteilnehmerinnen bzw. -teilnehmer gleichzeitig abgelenkt, erhöht sich die Wahrscheinlichkeit eines Konflikts oder gar Unfalls.

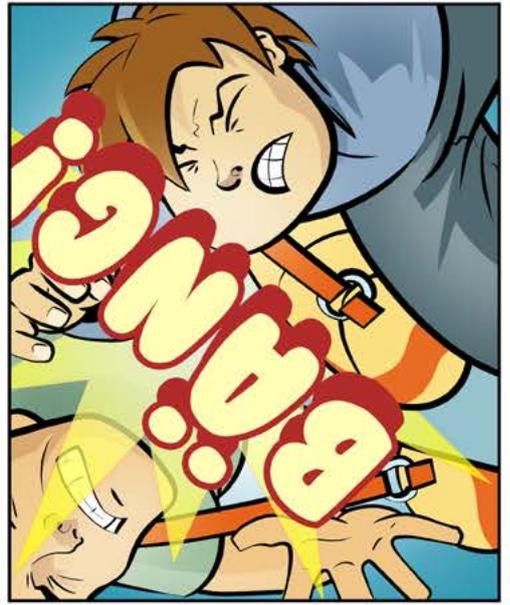
Zusätzliche Informationen zum Thema Ablenkung sind in der theoretischen Einführung des Kapitels zu finden.

5. Was denkt ihr, wie viele Unfälle im Straßenverkehr sind eurer Meinung nach auf Ablenkung zurückzuführen?

In Österreich waren im Jahr 2016 Ablenkung und Unachtsamkeit bei über 4.000 Unfällen die vermutete Hauptunfallursache, also bei mehr als einem Drittel aller Verkehrsunfälle. Die Kategorie „Ablenkung“ beinhaltet Unaufmerksamkeiten, Unkonzentriertheiten und das bloße „Übersehen“ anderer Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer².

Wird die Gruppe der 10- bis 14-jährigen Schülerinnen und Schüler (Fußgängerinnen bzw. Fußgänger und Lenkerinnen bzw. Lenker nichtmotorisierter Fahrzeuge) in Sachen Statistik näher betrachtet, zeigt sich folgendes Bild: Im Zeitraum 2014 bis 2016 verunglückten auf Österreichs Straßen über 700 Personen im Alter von 10-14 Jahren wegen Unachtsamkeit bzw. Ablenkung, d.h., auch in dieser Altersgruppe ist jeder 3. Unfall auf diese Unfallursache zurückzuführen.

² Verkehrsunfallstatistik, Statistik Austria 2016: Bearbeitung KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit), 2018.



Bist du auch ein Smombie?

1. Warum ist es eurer Meinung nach zu dem Zusammenstoß zwischen Keule und seinem Trainer gekommen?
2. Habt ihr so eine (ähnliche) Situation schon einmal beobachtet? Wenn ja, was ist damals passiert und wie kam es dazu?
3. Ist euch so etwas auch schon einmal selbst passiert?
4. Was denkt ihr, warum ist Ablenkung im Straßenverkehr gefährlich?
5. Wie viele Unfälle im Straßenverkehr sind eurer Meinung nach auf Ablenkung zurückzuführen?



Stundenbild | Abgelenkt? – Teil 1

Thema	Beeinflussung von Konzentration und Aufmerksamkeit, Multitasking
Methode	Gruppenübung, Austausch in der Gruppe
Setting	Turnsaal
Unterrichtsmaterial	Augenbinde, Isolierband (5 m) oder eventuell Slackline, Smartphone, Kopiervorlage für Notizen, Aktionskarte
Fächer	<u>Unterrichtsgegenstände:</u> Bewegung und Sport, Sozialkompetenz/Soziales Lernen <u>Unverbindliche Übung/Freigegegenstände:</u> Verkehrserziehung
Schulstufe	7. bis 8.
Dauer	bis zu 1 UE
Literaturverweis	<i>Braun, E. & Löwe, U. (2009). Split the Risk – Handbuch für den Unterricht. Wien: KfV im Rahmen des EU-Projekts AdRisk.</i>
Schwerpunkte	Auseinandersetzung mit den Themen Ablenkung und Konzentration



Einführung

Die Unterrichtseinheit beschäftigt sich mit dem Thema Ablenkung im Verkehr und Sport. Anhand des unten beschriebenen Versuchs soll durch verschiedene „Ablenkungsmanöver“ gezeigt werden, wie sich diese auf das Gehen entlang einer geraden Linie auswirken. Damit wir beim Gehen auf einer Linie das Gleichgewicht halten und die richtige Richtung bestimmen können, benötigt unser Gehirn neben den Rückmeldungen aus der Peripherie (Sensomotorik) und dem gehirnternen Gleichgewichtssystem (Vestibularapparat) vor allem die Information der visuellen Sinneswahrnehmung durch die Augen. Wenn man nicht geradeaus gehen oder mit dem Rad fahren könnte, wäre ein Miteinander im Straßenverkehr nicht möglich! Geradeaus gehen zu können, ist aber nicht selbstverständlich. Dies merkt man zum Beispiel, wenn man während des Gehens am Handy eine Nachricht schreiben möchte und dabei nicht ausschließlich auf den Weg blickt (weitere Informationen in Sachen Multitasking sind in der Einleitung dieses Kapitels zu finden).



Ziel

Die Schülerinnen und Schüler erkennen, dass Ablenkung die Konzentration/Aufmerksamkeit stört und eine Auswirkung auf Alltagssituationen hat.



Arbeitsauftrag

Die Schülerinnen und Schüler sollen mit verbundenen Augen eine Linie entlang balancieren.



Ablauf und Regeln

Auf dem Boden wird mit Isolierband eine ca. 5 Meter lange Linie aufgeklebt, oder eine bereits bestehende Linie auf dem Turnsaalboden wird entsprechend markiert. Einer Schülerin bzw. einem Schüler werden mit einem Tuch die Augen verbunden. Sie/er wird nun dreimal die Linie entlanggehen. Vor jedem Durchgang darf sie/er das Tuch abnehmen, um sich die Richtung und Länge der Linie einzuprägen. Die restliche Gruppe hat nun die Aufgabe,

- a. sich im ersten Durchgang vollkommen leise zu verhalten,
- b. im zweiten Durchgang die Schülerin/den Schüler abzulenken, indem ihr/ihm laufend (schnell und viele) Fragen gestellt werden (leichte Rechenaufgaben, „Was hast du gestern nach der Schule gemacht?“, ...), während diese/r versucht, beim Gehen auf der Linie zu bleiben. Dabei ist darauf zu achten, dass die Gruppe im ganzen Raum verteilt ist (Stimmen sollen keine Orientierung für die Balancierende/den Balancierenden bieten),
- c. sich nochmals völlig still zu verhalten, während die Schülerin/der Schüler ein drittes Mal versucht, blind auf der Linie zu balancieren.

Im Anschluss daran erfolgt ein Austausch über die Erfahrungen der Versuchspersonen beim Gehen auf der Linie. Folgende Fragen können diskutiert werden:

1. Wie wirkten sich die unterschiedlichen Ablenkungen auf das Gehen aus?
2. Was hat am meisten abgelenkt?
3. Wie wirkte sich das Wiederholen der Übung auf die Sicherheit beim Gehen aus?
4. Welche Rolle spielen die in der Übung gesammelten Erfahrungen im Straßenverkehr oder im Sport?
5. Wie kann man Unfälle durch Ablenkung verhindern?



Wichtig

Die Versuchsperson darf vorher nicht darauf eingestellt sein, dass ihr beim Gehen Fragen gestellt werden. Daher sollten all jene Schülerinnen und Schüler, die als Versuchspersonen ausgewählt werden, vor dem Briefing der restlichen Teilnehmenden den Raum verlassen.



Hinweis

Schwierigkeitsstufen können variiert und die verschiedenen Auswirkungen auf das eigene Sicherheitsgefühl besprochen werden:

- Linie mit dem Rad/Roller fahren
- Rückwärtsgehen mit verbundenen Augen
- Nachrichten schreiben
- etc.



Weiterführende Ideen

Eine weitere Möglichkeit, um Erfahrungen auszutauschen:

Die einzelnen Versuche werden auf Video aufgezeichnet und danach von der Gruppe gemeinsam angesehen und besprochen.

Zusätzlich zu dieser Basisübung kann das Experiment aus dem Stundenbild „Abgelenkt – Teil 2“ durchgeführt werden, das den Fokus auf das Schreiben von Textnachrichten während des Gehens legt.

Lösungsblatt

1. Wie wirkten sich die unterschiedlichen Ablenkungen auf das Gehen aus?

Beispielantworten:

- Richtung konnte nicht gehalten werden
 - Gefühl der Unsicherheit
 - Unkonzentriertheit
 - etc.
- Die Gruppe sollte erkennen, dass Ablenkung zu Unkonzentriertheit führt und daraus folgend Fehler gemacht werden, die in bestimmten Situationen schwere Folgen haben könnten.

2. Was hat am meisten abgelenkt?

Hier können die individuellen Eindrücke der Schülerinnen und Schüler gesammelt und gemeinsam diskutiert werden.

3. Wie wirkte sich das Wiederholen der Übung auf die Sicherheit beim Gehen aus?

Grundsätzlich sollte der/dem Balancierenden die Übung beim Wiederholen leichter fallen, da sie/er sich den Weg bereits eingeprägt und damit ihre/seine Koordinationsfähigkeit trainiert hat.

4. Welche Rolle spielen die in der Übung gesammelten Erfahrungen im Straßenverkehr oder im Sport?

Im Rahmen der Diskussion sollte innerhalb der Gruppe der Bogen zum Straßenverkehr gespannt werden: Ablenkung vermindert die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden und ist damit ein wesentlicher Faktor bei fehlerhaftem Verhalten im Straßenverkehr. Ein Drittel aller Unfälle passieren, weil die Verkehrsteilnehmenden abgelenkt sind.

Auch im Sport und in der Freizeit ist Ablenkung unter den Top-Unfallursachen.

5. Wie kann man Unfälle durch Ablenkung verhindern?

Man muss sich selbst und anderen bewusst machen, dass die eigentliche Aufgabe, wenn man unterwegs ist, die Teilnahme am Straßenverkehr ist.

Beispielvorschläge:

- Gespräche beim Überqueren der Straße einstellen
- emotionale und kognitiv anspruchsvolle Gespräche außerhalb des Straßenverkehrs oder in Wartesituationen (z.B. an der Haltestelle) führen
- als ZuhörerIn oder Zuhörer gleichzeitig auf Verkehrsgefahren achten und die Sprechende bzw. den Sprechenden ggf. davor warnen
- leiser Musik hören
- mit nur einem Ohrstöpsel Musik hören
- nur als passive VerkehrsteilnehmerIn bzw. passiver Verkehrsteilnehmer Musik hören (z.B. im Bus)
- beim Überqueren einer Straße kein Smartphone nutzen
- zur Smartphone-Benutzung stehen bleiben

Abgelenkt? – Teil 1

1. Wie wirken sich die unterschiedlichen Ablenkungen auf das Gehen aus?
2. Was hat am meisten abgelenkt?
3. Wie wirkte sich das Wiederholen der Übung auf die Sicherheit beim Gehen aus?
4. Welche Rolle spielen die in der Übung gesammelten Erfahrungen im Straßenverkehr oder im Sport?
5. Wie kann man Unfälle durch Ablenkung verhindern?

Stundenbild Abgelenkt? – Teil 2

Thema	Beeinflussung von Konzentration und Aufmerksamkeit, Multitasking
Methode	Paarübung, Austausch in der Gruppe
Setting	Turnsaal
Unterrichtsmaterial	Augenbinde, Isolierband (5 m) oder eventuell Slackline, Smartphone, Aktionskarte, Schreibmaterial, Aktionskarte
Fächer	<u>Unterrichtsgegenstände:</u> Bewegung und Sport, Sozialkompetenz/Soziales Lernen <u>Unverbindliche Übung/Freigegegenstände:</u> Verkehrserziehung
Schulstufe	7. bis 8.
Dauer	bis zu 1 UE
Literaturverweis	<ul style="list-style-type: none"> • Agbontaen, S. (2017). <i>Das Handy und Smartphone im Straßenverkehr. Ablenkung durch Handy- und Smartphonennutzung im Straßenverkehr & Verkehrssicherheits-Apps gegen Smartphone-Ablenkung. KfV-Diplomarbeitreihe. Wien: KfV (Kuratorium für Verkehrssicherheit).</i> • Braun, E. & Löwe, U. (2009). <i>Split the Risk – Handbuch für den Unterricht. Wien, KfV im Rahmen des EU-Projekts AdRisk.</i>
Schwerpunkte	Auseinandersetzung mit den Themen Ablenkung und Konzentration



Einführung

Die Unterrichtseinheit beschäftigt sich mit dem Thema Smartphone und Ablenkung im Straßenverkehr. Obwohl das Smartphone erst seit 2007 auf dem Markt ist, hat es sich schnell verbreitet und ist mittlerweile für viele zu einem unentbehrlichen Begleiter im Alltag geworden. Vor allem bei jungen Menschen ist der Blick aufs Smartphone in jeder Lebenslage kaum mehr wegzudenken. Deshalb lenkt das Smartphone auch immer häufiger von dem ab, was eigentlich wichtig ist.

Kinder und Jugendliche nutzen das Handy heute nicht nur zum Telefonieren oder Schreiben von Nachrichten, sondern auch für ihren Medienkonsum und die Kommunikation in sozialen Netzwerken (YouTube, Instagram, Twitter etc.). Befragungen zeigen, dass Eltern sowie Pädagoginnen und Pädagogen das Smartphone als die größte Ablenkungsquelle in der Altersgruppe 10 bis 14 Jahre sehen.

Anhand des beschriebenen Experiments soll nun gezeigt werden, dass bei einer aktiven Teilnahme im Straßenverkehr eine Handynutzung auch für zu Fuß Gehende und Radfahrende mit einem erhöhten (Unfall-)Risiko verbunden ist.



Ziel

Die Schülerinnen und Schüler erkennen, dass Handynutzung im Straßenverkehr ablenkt und dadurch das Unfallrisiko steigt.



Arbeitsauftrag

Die Schülerinnen bzw. Schüler sollen zweimal einen vorgegebenen Parcours bewältigen. Dazu gehen sie paarweise zusammen.



Ablauf und Regeln

Zusätzlich zur Übung „Abgelenkt? – Teil 1“ kann folgendes **Experiment** ausprobiert werden:

Die Schülerinnen bzw. Schüler sollen zweimal einen vorgegebenen Parcours bewältigen. Dazu gehen sie paarweise zusammen.

- a. Beim ersten Versuch geht Person 1 in „normalem Gehtempo“ den entsprechenden Parcours. Danach liest Person 2 einen kurzen Text vor (siehe Vorlage), den Person 1 als Nachricht am Handy tippen soll.
- b. Beim zweiten Durchgang soll der Text (er kann von Person 2 wieder vorgelesen werden) direkt beim Gehen des Parcours am Handy getippt werden.

Bei beiden Versuchen wird die Zeit gestoppt und notiert. Danach erfolgt ein Wechsel

Textnachricht: Hallo Lila, ich bin schon unterwegs. Verspäte mich um 10 Minuten. Wir treffen uns direkt bei der Kinokassa. Kannst du schon mal die Karten checken? Bis gleich! 😊

Im Anschluss kann mit der gesamten Gruppe diskutiert werden ...

1. Welche Variante war für die Schülerinnen und Schüler schwieriger zu bewältigen und warum?
2. Handyverhalten der Schülerinnen und Schüler: Wer verhält sich als Fußgängerin bzw. Fußgänger eher wie bei Versuch 1 und wer eher wie bei Versuch 2?
3. Warum ist es in der heutigen Zeit so wichtig, ständig erreichbar zu sein und ist es tatsächlich notwendig, auch während der Teilnahme am Straßenverkehr sofort auf Nachrichten zu reagieren?
4. Gibt es strafrechtliche Konsequenzen, wenn eine Fußgängerin bzw. ein Fußgänger beim Überqueren der Straße nicht auf andere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer achtet?

Lösungsblatt

1. Welche Variante war für die Schülerinnen und Schüler schwieriger zu bewältigen und warum?

Grundsätzlich sollte den Schülerinnen und Schülern der 2. Versuch (Tippen während des Gehens) schwerer fallen.

2. Handyverhalten der Schülerinnen und Schüler: Wer verhält sich als Fußgängerin bzw. Fußgänger eher wie bei Versuch 1 und wer eher wie bei Versuch 2?

Vermutlich geben viele Schülerinnen und Schüler an, dass sie das Smartphone während des Gehens nutzen. Überleitend sollte die nachfolgende Frage diskutiert werden.

3. Warum ist es in der heutigen Zeit so wichtig, ständig erreichbar zu sein und ist es tatsächlich notwendig, auch während der Teilnahme am Straßenverkehr sofort auf Nachrichten zu reagieren?

Hier kann das Medien- und Kommunikationsverhalten der Schülerinnen und Schüler diskutiert werden, welches häufig durch Gewohnheiten und externe Erwartungshaltung beeinflusst wird. Die Diskussion sollte dazu anregen, über das eigene Verhalten nachzudenken.

4. Gibt es strafrechtliche Konsequenzen, wenn eine Fußgängerin bzw. ein Fußgänger beim Überqueren der Straße nicht auf andere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer achtet?

Fußgängerinnen und Fußgänger haben am Schutzweg zwar Vorrang, dennoch sind sie als Verkehrsteilnehmende verpflichtet, ihre Aufmerksamkeit auf den Verkehr zu richten.

Eine Fußgängerin/ein Fußgänger muss mit einer Geldstrafe von bis zu 726 Euro rechnen, wenn sie/er gegen die Vorschriften der Straßenverkehrsordnung (StVO) verstößt. Das trifft dann zu, wenn sie/er bei Rot über eine ampelgeregelt Kreuzung geht oder auf einem unregulierten Schutzweg unmittelbar vor dem Fahrzeug und für die herannahende Lenkerin/den herannahenden Lenker überraschend die Straße betritt. Eine Geldstrafe könnte sogar drohen, wenn zu Fuß Gehende mitten auf dem Schutzweg mit Bekannten tratschen.¹

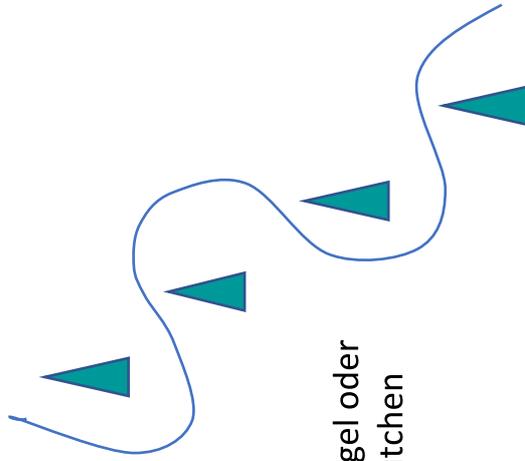
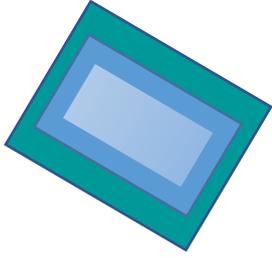
¹ ÖAMTC (2018). Richtiges Verhalten am Schutzweg von Autofahrern und Fußgängern. <https://www.oeamtc.at/thema/vorschriften-strafen/richtiges-verhalten-am-schutzweg-von-autofahrern-und-fussgaengern-16637646> (Stand 19. Juni 2018).

Aufbau Parcours

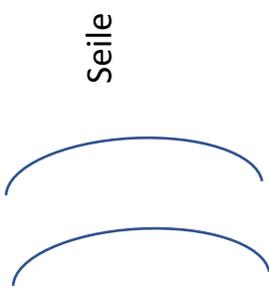
Leiter



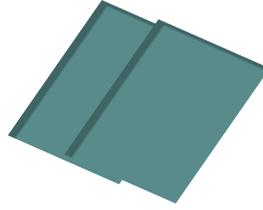
Kasten oder anderes Material
als Stufen aufgebaut



Kegel oder
Hütchen



Seile



2 Matten versetzt aufgelegt,
damit eine Erhebung entsteht



Reifen

Abgelenkt? – Teil 2

1. Welche Variante war für euch schwieriger zu bewältigen und warum?
2. Handyverhalten: Wer verhält sich als Fußgängerin bzw. Fußgänger eher wie bei Versuch 1 und wer eher wie bei Versuch 2?
3. Warum ist es in der heutigen Zeit so wichtig, ständig erreichbar zu sein und ist es tatsächlich notwendig, auch während der Teilnahme am Straßenverkehr sofort auf Nachrichten zu reagieren?
4. Gibt es strafrechtliche Konsequenzen, wenn eine Fußgängerin bzw. ein Fußgänger beim Überqueren der Straße nicht auf andere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer achtet?

Stundenbild | Der Mensch und sein Herdenverhalten

Thema	Herdenverhalten als Ergebnis von Unsicherheit oder Ablenkung bzw. Unaufmerksamkeit
Methode	Experiment mit anschließender Diskussion
Setting	Turnsaal
Unterrichtsmaterial	Seil oder Springseil, Aktionskarte, Schreibmaterial
Fächer	<u>Unterrichtsgegenstände:</u> Sport, Ethik, Sozialkompetenz/Soziales Lernen <u>Unverbindliche Übung/Freigegegenstände:</u> Verkehrserziehung
Schulstufe	7. bis 8.
Dauer	½ bis 1 UE
Literaturverweis	<i>Dyer, J.R.G. et al. (2009). Leadership, consensus decision making and collective behaviour in humans, Philosophical Transactions of the Royal Society. http://rstb.royalsocietypublishing.org/content/royptb/364/1518/781.full.pdf (Stand 25. Juni 2018).</i>
Schwerpunkte	Auseinandersetzung mit Automatismen und deren Folgen



Einführung

Der Mensch hat während seiner tausende Jahre langen Entwicklung nicht nur körperliche Veränderungen vollzogen, sondern auch Handlungs- und Reaktionsweisen entwickelt, die bis heute zu beobachten sind.

Das vorliegende Stundenbild beschäftigt sich nun mit einer bestimmten Verhaltensweise, dem Herdentrieb, einem Automatismus, der im Tierreich das Überleben sichern soll und beim Menschen immer noch zu finden ist. Im Lauf der Evolution hat sich das Kopieren des Verhaltens anderer Menschen nämlich als erfolgreiches Rezept erwiesen. Gefahrensituationen erzeugen Unsicherheit und Stress, daher orientiert sich der Einzelne in solchen Momenten zumeist an Mitmenschen. Der Evolutionspsychologe Benjamin Lange fasst es so zusammen: „Was die Masse macht, kann so falsch nicht sein, und wenn die Masse irrt, dann sitzen wir wenigstens alle im selben Boot und können das Problem gemeinsam lösen.“¹

Problematisch dabei ist, dass erst nach der unbewussten Handlung (Reaktion auf andere) eine bewusste Reflexion des eigenen Verhaltens erfolgt. Automatismen durch Ablenkung bzw. Unaufmerksamkeit können daher auch fatale Konsequenzen nach sich ziehen.

So ist der uns angeborene Herdentrieb immer wieder auch an Fußgängerampeln zu beobachten.

Wenn wir an einer roten Ampel stehen, fällt es uns schwer, stehen zu bleiben, sobald andere Fußgängerinnen und Fußgänger über die Straße gehen – vor allem, wenn man für einen Moment unaufmerksam oder in Gedanken ist und dabei die Ampel nicht mehr im Blick hat. Wenn einzelne Personen losgehen, löst das bei Unaufmerksamkeit einen Impuls aus, und es folgen sofort ein paar andere nach.²

1 <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.herdentrieb-im-zweifel-mit-der-masse.e8cec3d7-fb21-4c37-a36f-9059ca915cd3.html> (Stand 25. Juni 2018)

2 <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.herdentrieb-im-zweifel-mit-der-masse-page1.e8cec3d7-fb21-4c37-a36f-9059ca915cd3.html> (Stand 25. Juni 2018)



Ziel

Anhand des folgenden Experiments soll nun gezeigt werden, dass bereits eine kleine informierte Minderheit in der Lage ist, eine große uninformierte Gruppe in eine bestimmte Richtung zu lenken.³



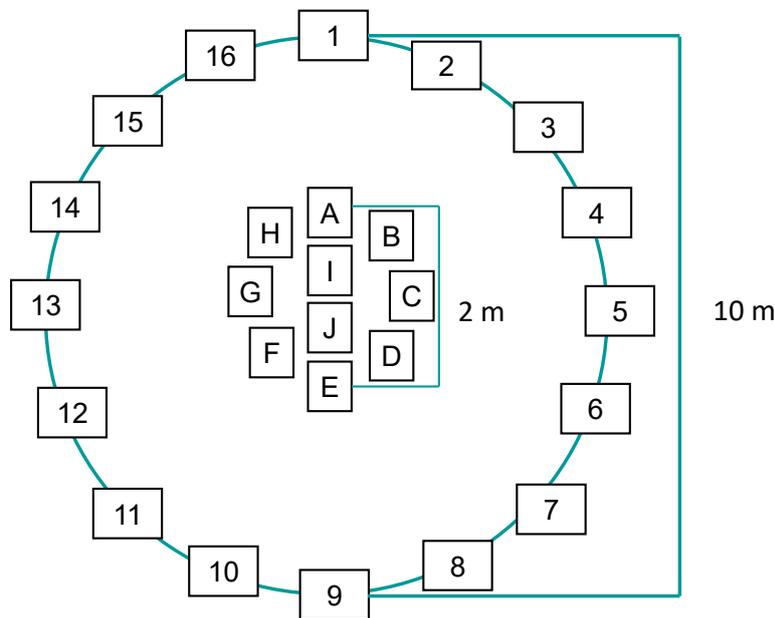
Arbeitsauftrag

Die Schülerinnen und Schüler werden angewiesen, sich als Gruppe im Raum zu bewegen, dabei müssen sie darauf achten, zusammenbleiben.



Ablauf und Regeln

Auf dem Boden wird mit Seilen oder Springschnüren ein Kreis mit einem Durchmesser von zehn Metern gekennzeichnet. Innerhalb des Kreises wird ein zweiter Kreis mit einem Durchmesser von zwei Metern gelegt. Am äußeren Kreis werden anschließend Nummernkarten von 1-16 angebracht. Der innere Kreis wird mit den Buchstaben A-J gekennzeichnet.



Quelle: Dyer, J.R.G. (2009).

Zehn Schülerinnen und Schüler verteilen sich nun auf den Buchstaben A-J. Der Rest der Klasse soll das Experiment beobachten.

³ In einem großangelegten Experiment des Leibniz-Instituts wurde bestätigt, dass es nur fünf bis zehn Prozent der Individuen einer Gruppe braucht, um diese in eine bestimmte Richtung zu lenken. Dabei wurden über 200 Menschen angeleitet, in normaler Geschwindigkeit durch eine Halle zu gehen und dabei in der Gruppe zu bleiben. Ohne Mitwissen der restlichen Gruppe hatte man zuvor zehn Menschen angewiesen, einen bestimmten Punkt anzusteuern. Das reichte aus, um die gesamte Menge dorthin zu lenken.

Bei der Durchführung des Experiments erhalten die zehn ausgewählten Personen keine Informationen darüber, welche Anweisungen den anderen gegeben wurden und sie dürfen während des Versuchs weder sprechen noch Gesten machen.

Folgende Anweisung wird den Schülerinnen und Schülern von der Pädagogin bzw. dem Pädagogen gegeben:

Wenn ich euch sage, dass ihr starten sollt, geht mit normaler Gehgeschwindigkeit los und hört nicht auf, bevor ihr dazu aufgefordert werdet. Ihr könnt euch innerhalb oder außerhalb des Kreises bewegen, aber ihr müsst innerhalb einer Armlänge einer anderen Schülerin bzw. eines Schülers bleiben. Während des Versuchs soll nicht gesprochen werden, und es dürfen auch keine Handzeichen gegeben werden.

Die Gehgeschwindigkeit bzw. der Abstand voneinander kann von der Pädagogin bzw. vom Pädagogen mit zwei bis drei Schülerinnen und Schülern vorgezeigt werden.

Zusätzlich zu diesen Standardanweisungen erhalten die Schülerinnen und Schüler jeweils einen Zettel mit einer zusätzlichen individuellen Verhaltensregel, der sie folgen sollen. Sie werden angewiesen, die Informationen zu lesen, sich den Inhalt zu merken und den Zettel anschließend so zu verwahren, dass kein anderes Mitglied der Gruppe diesen sehen kann. Die Zettel geben eine von zwei verschiedenen Verhaltensregeln vor, eine für die uninformierten Schülerinnen und Schüler und eine für die informierten:

Verhaltensregel 1: Bleib einfach bei der Gruppe! (Anweisung an acht uninformierte Personen)

Verhaltensregel 2: Geh zu Nummer 12⁴, ohne dabei die Gruppe zu verlassen! (Anweisung an zwei informierte Personen)

Sobald beide informierte Personen ihre Endposition – die Nummer 12 – erreicht haben, beendet die Pädagogin bzw. der Pädagoge das Experiment mit einem Zeichen. Die Schülerinnen und Schüler sollen dort stehen bleiben, wo sie sich gerade befinden.

Noch während die Schülerinnen und Schüler ihre Position halten, soll die finale Konstellation der Gruppe analysiert werden:

- Zuerst werden die uninformierten Schülerinnen und Schüler befragt, wie sie zu ihrer Endposition gelangt sind.
- Danach können die Beobachterinnen und Beobachter berichten, was ihnen während des Experiments aufgefallen ist.
- Zuletzt können die beiden informierten Schülerinnen bzw. Schüler erklären, welchen Auftrag sie hatten.

Danach erklärt die Lehrperson kurz, warum Menschen dazu neigen, das Verhalten anderer zu kopieren bzw. sich an anderen zu orientieren (siehe Einleitung). Dabei sollten noch keine konkreten Beispiele aus dem Verkehrsbereich genannt werden. Mit dem Experiment sollte veranschaulicht werden, dass einzelne Personen ausreichen, um eine Gruppe in eine bestimmte Richtung zu lenken.

4 Alternativ kann auch eine andere Zahl aus dem äußeren Kreis von 1-16 gewählt werden.

Wissenschaftlich bestätigt ist, dass der Herdentrieb bei einander fremden Personen auftritt. Aufgrund der Zusammensetzung und des Entwicklungsniveaus der Klasse ist es jedoch möglich, dass das Experiment nicht oder nur bedingt funktioniert (z.B. können Freundschaften die Gruppendynamik beeinflussen). Dies sollte dann mit der Klasse kurz besprochen werden.

Im Anschluss kann nun mit der gesamten Gruppe diskutiert werden:

1. Kann eurer Meinung nach das „Herdenverhalten“ der Menschen nützlich sein?
2. Gibt es Situationen, in denen Herdenverhalten aufgrund von Ablenkung negative Folgen haben könnte?



Wichtig

Das Experiment wurde mit einer Anzahl von zehn Personen erprobt, daher ist auch das Versuchssetting auf diese Personenanzahl abgestimmt. Wenn die Personenanzahl erhöht wird, müsste auch das Versuchssetting dementsprechend angepasst werden, damit der Effekt nicht verloren geht.



Hinweis

Falls räumlich möglich, kann ein zweites Versuchssetting aufgebaut werden. Damit könnten das Experiment parallel mehrere Schülerinnen und Schüler durchführen.

Lösungsblatt

Zuerst werden die uninformierten Schülerinnen und Schüler befragt, wie sie zu ihrer Endposition gelangt sind.

Grundsätzlich sind folgende Antwortmöglichkeiten denkbar:

- Zufall
- Jemandem nachgegangen
- Keine Ahnung

Danach können die Beobachtenden berichten, was ihnen während des Experiments aufgefallen ist.

Die Antworten decken sich vermutlich mit jenen der uninformierten Schülerinnen und Schüler. Eventuell haben die Beobachterinnen bzw. Beobachter erkannt, dass zwei Schülerinnen bzw. Schüler ein bestimmtes Ziel hatten.

Zuletzt können die beiden informierten Schülerinnen bzw. Schüler erklären, welchen Auftrag sie hatten.

Die informierten Schülerinnen bzw. Schüler erklären, dass sie die Position 12 erreichen sollten, ohne sich alleine von den anderen zu entfernen.

1. Kann eurer Meinung nach das „Herdenverhalten“ der Menschen im Alltag nützlich sein?

Folgendes kann mit der Gruppe diskutiert werden:

In Situationen, in denen Wissen oder Informationen fehlen, neigen Menschen dazu, sich größeren Gruppen, denen mehr Wissen unterstellt wird, anzuschließen, um zum Ziel zu kommen (z.B. gehen ortsunkundige Reisende auf Bahnhöfen oder Flughäfen automatisch Mitreisenden hinterher, um zum Ausgang zu gelangen; auch bei unverständlichen Lautsprecherdurchsagen schließen sich viele der Masse an und hoffen damit, den Anweisungen Folge zu leisten).

2. Kann eurer Meinung nach das „Herdenverhalten“ der Menschen im Alltag nützlich sein?

Die folgende und ähnliche Situationen können mit der Gruppe diskutiert werden:

Der angeborene Herdentrieb ist immer wieder auch in Kreuzungssituationen zu beobachten. Gerade beim Queren von Straßen, insbesondere an roten Ampeln, fällt es uns oft schwer, stehen zu bleiben, sobald andere Fußgängerinnen und Fußgänger über die Straße gehen – vor allem dann, wenn man für einen Augenblick unaufmerksam oder in Gedanken ist und dabei die Verkehrssituation nicht beachtet. Auch wenn nur vereinzelt Personen losgehen, löst das bei Unaufmerksamkeit oft einen unbewussten Impuls aus, und andere folgen nach.² Dies kann zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -nehmern und schlimmstenfalls zu Unfällen führen.⁵

5 Ablenkung ist für ein Drittel aller Unfälle im Straßenverkehr verantwortlich.

Der Mensch und sein Herdenverhalten

- Zuerst werden die uninformierten Schülerinnen und Schüler befragt, wie sie zu ihrer Endposition gelangt sind.
 - Danach können die Beobachterinnen und Beobachter berichten, was ihnen während des Experiments aufgefallen ist.
 - Zuletzt können die beiden informierten Schülerinnen bzw. Schüler erklären, welchen Auftrag sie hatten.
1. Kann eurer Meinung nach das „Herdenverhalten“ der Menschen nützlich sein?
 2. Gibt es Situationen, in denen Herdenverhalten aufgrund von Ablenkung negative Folgen haben könnte?

Literaturverweise und weiterführende Informationen

- Agbontaen, S. (2017). Das Handy und Smartphone im Straßenverkehr. Ablenkung durch Handy- und Smartphonennutzung im Straßenverkehr & Verkehrssicherheits-Apps gegen Smartphone-Ablenkung. KFV – Diplomarbeitsreihe. Wien: KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit).
- Braun, E. & Löwe, U. (2009). Split the Risk – Handbuch für den Unterricht. Wien: KFV im Rahmen des EU-Projekts AdRisk.
- Buchebner, C. & Gutmayer, A. (2018). Qualitative Studie zur Ablenkung bei 10-14-jährigen Kindern. Eine Studie von GfK Austria GmbH im Auftrag des KFV.
- DEKRA (Hrsg.) (2016). Fußgänger und ihr Nutzungsverhalten mit dem Handy/Smartphone in europäischen Hauptstädten, Verkehrsbeobachtung. Stuttgart: Hrsg. <https://www.dekra-roadsafety.com/media/dekra-unfallforschung-fussgaenger-smartphone.pdf> (Stand 12. Juni 2018).
- Dyer, J.R.G., Johansson, A., Helbing, D., Couzin, I.D. & Krause, J. (2009). Leadership, consensus decision making and collective behaviour in humans, Philosophical Transactions of the Royal Society. <http://rstb.royalsocietypublishing.org/content/royptb/364/1518/781.full.pdf> (Stand 25. Juni 2018).
- Hagenzieker, M. (2014). Distraction among bicyclists and pedestrians. Vortrag im Rahmen des OECD/ITF Seminars "Impact of Distracted Driving and Fatigue on Road Safety", Paris, 15. April 2014.
- Hauger, G., Fian, T. & Nagler, M. (2017). Erhebung zur Ablenkung von 10- bis 14-Jährigen im Schulumfeld. Eine Studie der TU Wien im Auftrag des KFV.
- Institut für Arbeit und Gesundheit der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IAG) (2012). Aufmerksamkeit und Kopfhörer im Straßenverkehr. Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung e.V. (DGUV): Berlin.
- Kaba, A. & Klemenjak, W. (1993). Informationsaufnahme und Informationssysteme im Straßenverkehr. Lebensraum Verkehr. Kleine Fachbuchreihe des KFV, 29.
- Lee, J.D., Young, K.L. & Regan, M.A. (2009). Defining driver distraction. In: Regan, M.A., Lee, J.D. & Young K.L. (Hrsg.): Driver distraction: Theory, effects and mitigation, 191-213. Boca Raton: CRC Press.
- Limbourg, M. (1998). Überforderte Kinder im Straßenverkehr. Welche Forderungen stellt die Kinderpsychologie an das Zivilrecht? Vortrag beim Verkehrsgerichtstag in Goslar. <https://www.uni-due.de/~qpd402/alt/texte/ml/Goslar.html> (Stand 23. März 2018).
- Müller-Jung (2010). Multitasking ist ungesund. <http://www.faz.net/aktuell/feuilleton/debatten/digitales-denken/resultat-der-hirnforschung-multitasking-ist-ungesund-1967880.html> (Stand 15. Mai 2018).

- ÖAMTC (2018). Richtiges Verhalten am Schutzweg von Autofahrern und Fußgängern. <https://www.oeamtc.at/thema/vorschriften-straften/richtiges-verhalten-am-schutzweg-von-autofahrern-und-fussgaengern-16637646> (Stand 19. Juni 2018).
- Stavrinos, D., Byington, K.W. & Schwebel, D.W. (2009). Effect of Cell Phone Distraction on Pediatric Pedestrian Injury Risk. *Pediatrics* Feb. 2009, Vol. 123 (2), 179-185.
- SWOV (2017a). Distraction in Traffic. Factsheet. <https://www.swov.nl/en/facts-figures/factsheet/distraction-traffic> (Stand 26. März 2018).
- SWOV (2017b). Phone use by cyclists and pedestrians. Factsheet. <https://www.swov.nl/en/facts-figures/factsheet/phone-use-cyclists-and-pedestrians> (Stand 26. März 2018).
- Verkehrsunfallstatistik, Statistik Austria 2014-2016; Bearbeitung: KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit), 2018.
- Wickens, C. D. (2002). Multiple resources and performance prediction. *Theoretical issues in ergonomics science*, 3(2), 159-177.