

Mit

Risi & Ko

unterwegs

Fächerübergreifender Unterricht zu Verkehr und Mobilität



5. bis 8. Schulstufe



**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, Mattfersburg, 2017



 **Bundesministerium**
Bildung, Wissenschaft
und Forschung

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 Grundsatzterlass 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 jedem 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 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.

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?

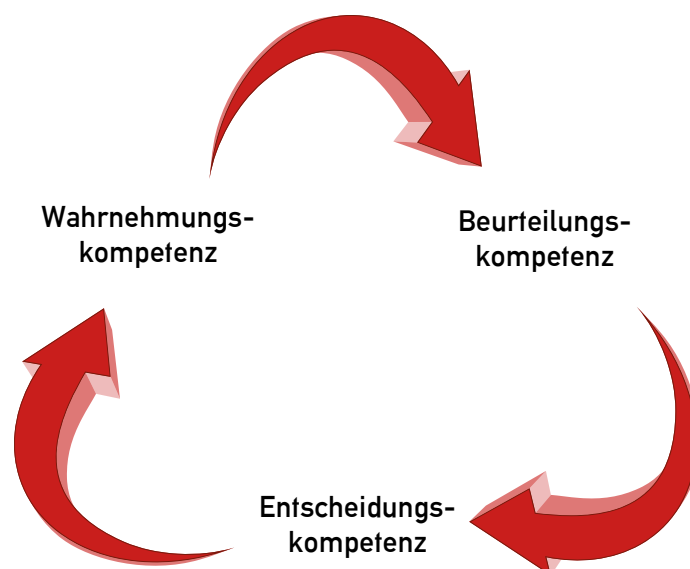
Risiko ist nicht zwangsläufig von der Art der Tätigkeit abhängig, und wie Risiken individuell erlebt werden, unterscheidet sich stark. So kann das Risiko beim Ausüben einer Extremsportart – aufgrund erhöhter Risikokompetenz – deutlich geringer sein, als ein spontaner und unüberlegter Sprung über mehrere 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	<ul style="list-style-type: none"> ● <i>Eichhorn, A. et al. (2012). Risi & Ko. Wie Kinder und Jugendliche mit Risiko umgehen lernen. Handbuch für den Unterricht. Wien: KfV.</i> ● <i>Allgemeine Unfallversicherungsanstalt (2011), Sicherheit im Jugendalter. Endbericht eines Forschungsprojekts der abif im Auftrag der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt, Report Nr. 60, Wien.</i> ● <i>Einwanger, J. (2007). Mut zum Risiko. Herausforderungen für die Arbeit mit Jugendlichen. München: Ernst-Reinhardt Verlag.</i>
Schwerpunkte	Umgang mit Risiko, Selbstständiges Arbeiten, Sozialkompetenz



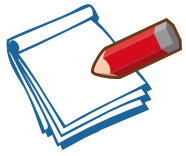
Einführung

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 zusammensetzen, 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?

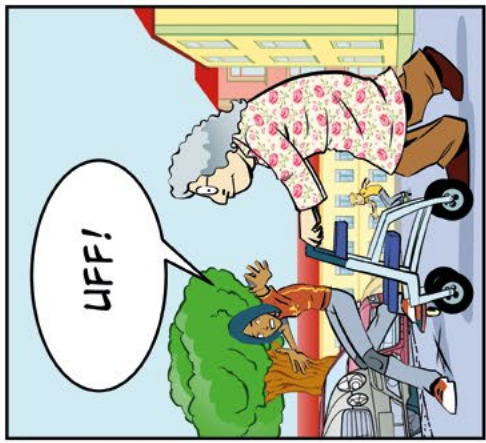
Beispielsituationen:

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)



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?



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/Freigegegenstände:</u> Darstellendes Spiel, Verkehrserziehung
Schulstufe	5. bis 8.
Dauer	1 UE
Literaturverweis	<ul style="list-style-type: none">● 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.



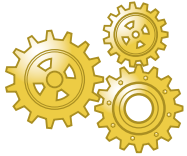
Ziel

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 sie 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	Internetralle 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	<ul style="list-style-type: none"> ● <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.oeamt.at | www.kfv.at | www.netzwerk-verkehrserziehung.at

Auf den Webseiten können relevante Inhalte (Suchbegriffe z.B. Trendsportgeräte, Inlineskates, Scooter) mit der jeweiligen Suchfunktion gefunden werden.

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

Auf öffentlichen Straßen dürfen Kinder mit Scootern und Boards ab 8 Jahren ohne Begleitung unterwegs sein. Inlineskaten ist erst ab 12 Jahren, oder mit Radfahrausweis ab der 4. Schulstufe, alleine erlaubt. 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
- Fußgänger- und Begegnungszonen genutzt werden.

Scooter & Kickboards dürfen

- auf Gehsteigen, Gehwegen und Schutzwegen,
- Kombinierten Geh- und Radwegen,
- Wohn- und Spielstraßen sowie
- Fußgänger- und Begegnungszonen 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

- Gehwegen,
- kombinierten Geh- und Radwegen,
- Wohn- und Spielstraßen 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?

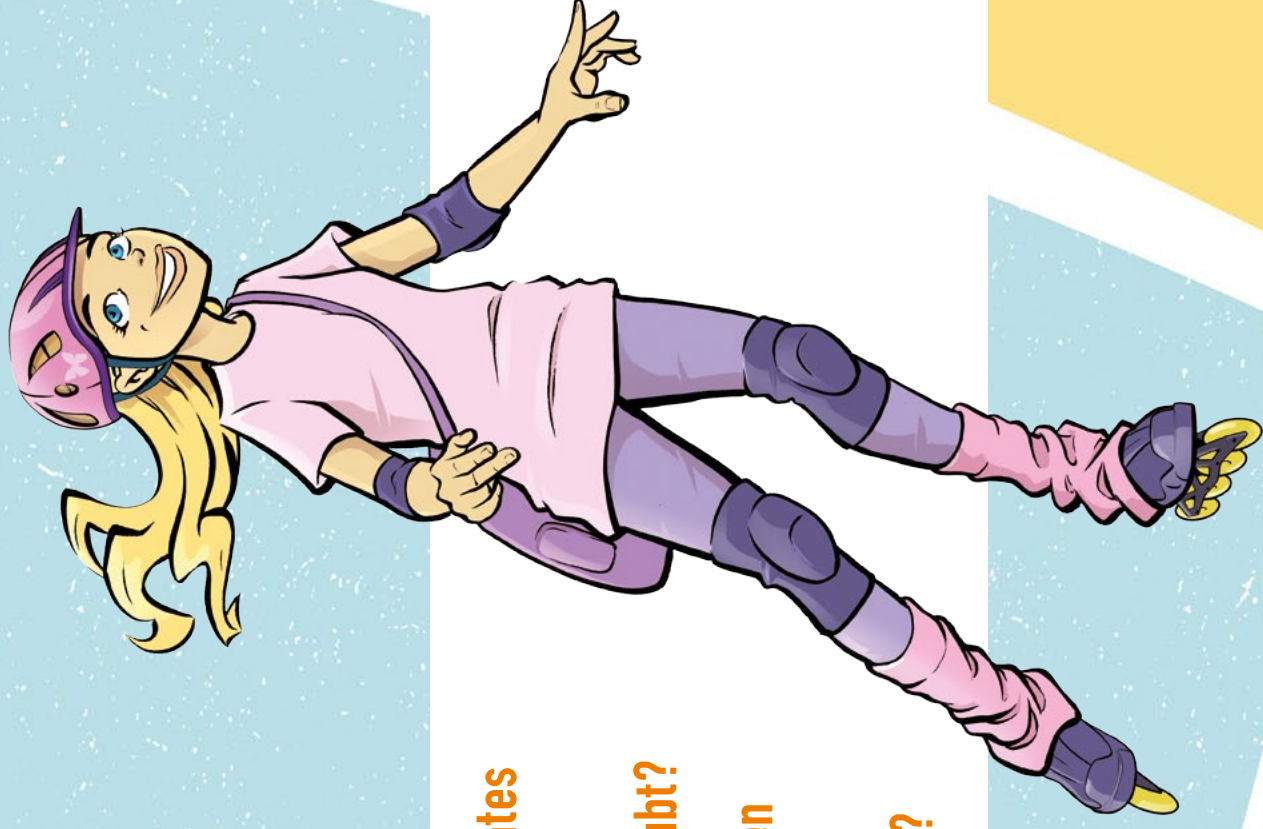
- Helm
- Handgelenk-, Ellbogen- und Knieschützer

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

Trendig & smart unterwegs....

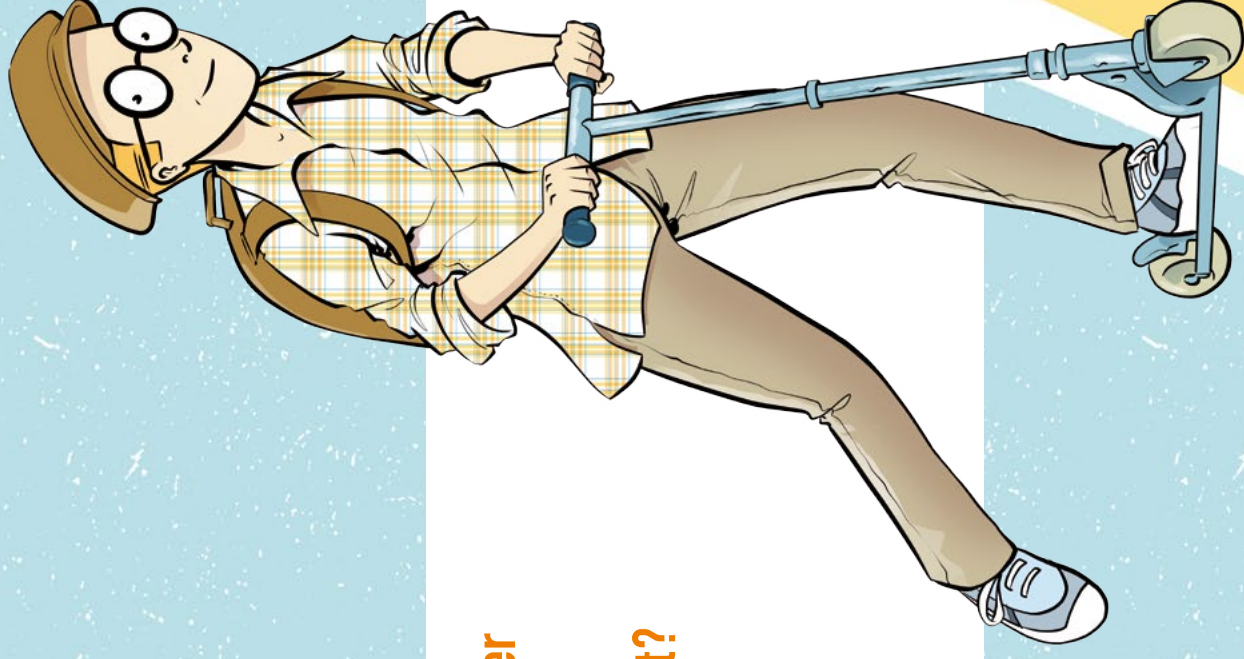
Inlineskates



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?

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?

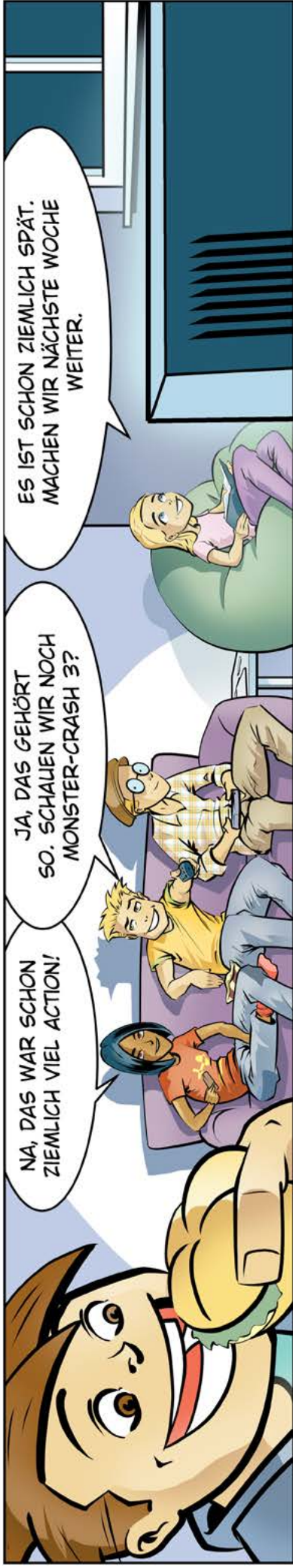


Weiterführende Ideen

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.

Wie geht's weiter?

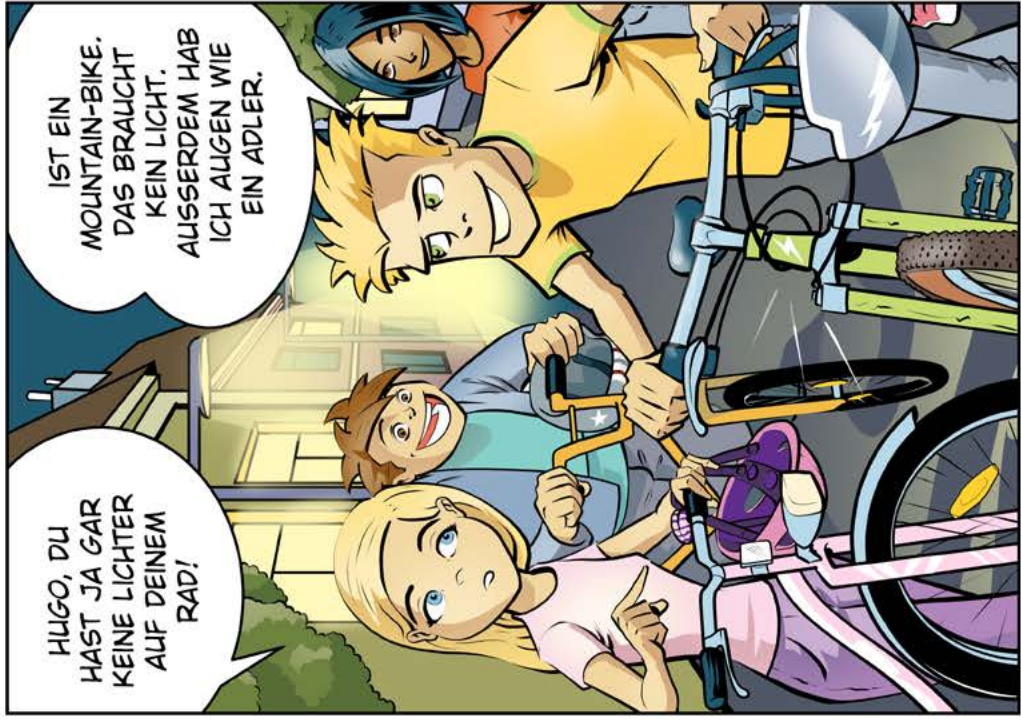




NA, DAS WAR SCHON ZIEMLICH VIEL ACTION!

JA, DAS GEHÖRT SO. SCHAUEN WIR NOCH MONSTER-CRASH 3?

ES IST SCHON ZIEMLICH SPÄT. MACHEN WIR NÄCHSTE WOCHE WEITER.



HUGO, DU HAST JA GAR KEINE LICHTER AUF DEINEM RAD!

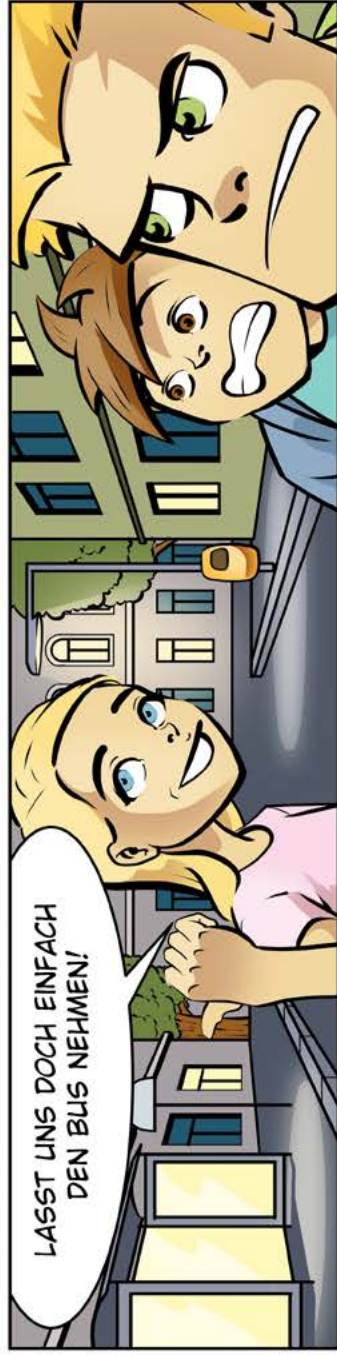
IST EIN MOUNTAIN-BIKE. DAS BRAUCHT KEIN LICHT. AUSSERDEM HAB ICH AUGEN WIE EIN ADLER.



WIR KÖNNEN DICH JA ZWISCHEN LINS NEHMEN.



HEY, ICH BRAUCH KEINEN BLINDENHUND.



LASST LINS DOCH EINFACH DEN BUS NEHMEN!



NIX DA, MIT DEM BUS DAUERT DAS EWIG.

DA RUF ICH LIEBER DAHEIM AN. IRGENDWER HOLT LINS SCHON.

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

Wie geht's weiter?





KEINE SORGE, IHR
WERDET ALLE PÜNKTLICH
ZU HAUSE SEIN.

VERTRAUT HUGO!

VERTRAUT HUGO IST GUT!
DU HAST UNS DOCH MIT DEINEN
KUNSTSTÜCKEN SO LANGE
AUFGEHALTEN UND
VERSprochen, DASS DU
EINEN SCHNELLEN HEIMWEG
KENNST.




WIR KÖNNTEN IMMER NOCH ZUM
FELDWEG ZURÜCK GEHEN. UNSERE
ELTERN WERDEN UNS SCHON NICHT DEN
KOPF ABREISSEN, WENN WIR ETWAS
SPÄTER KOMMEN.

GUTE IDEE! DA
KOMMEN WIR AUCH
AN DER KONDITOREI
VORBEI.



ICH HAB JA NICHTS GEGEN EINEN KLEINEN
ABENTEUERSPAZIERGANG DURCH DEN WALD, ABER
LANGSAM WIRD ES MÜHSAM UND EHRlich GESAGT,
HAB ICH LÄNGST DIE ORIENTIERUNG
VERLOREN.

KEINE SORGE RISI,
THEO WEISS IMMER,
WO ER IST!



ALSO, DIESER
KARTE NACH IST
VOR UNS GAR
NICHTS. DA IST
NUR DIE...

OH
NEIN!



...DIE VIERSPURIGE
BUNDESSTRASSE!?

ÄH, LEUTE,
HABEN WIR ES WIRKLICH
SOO EILIG?

... LIND, 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

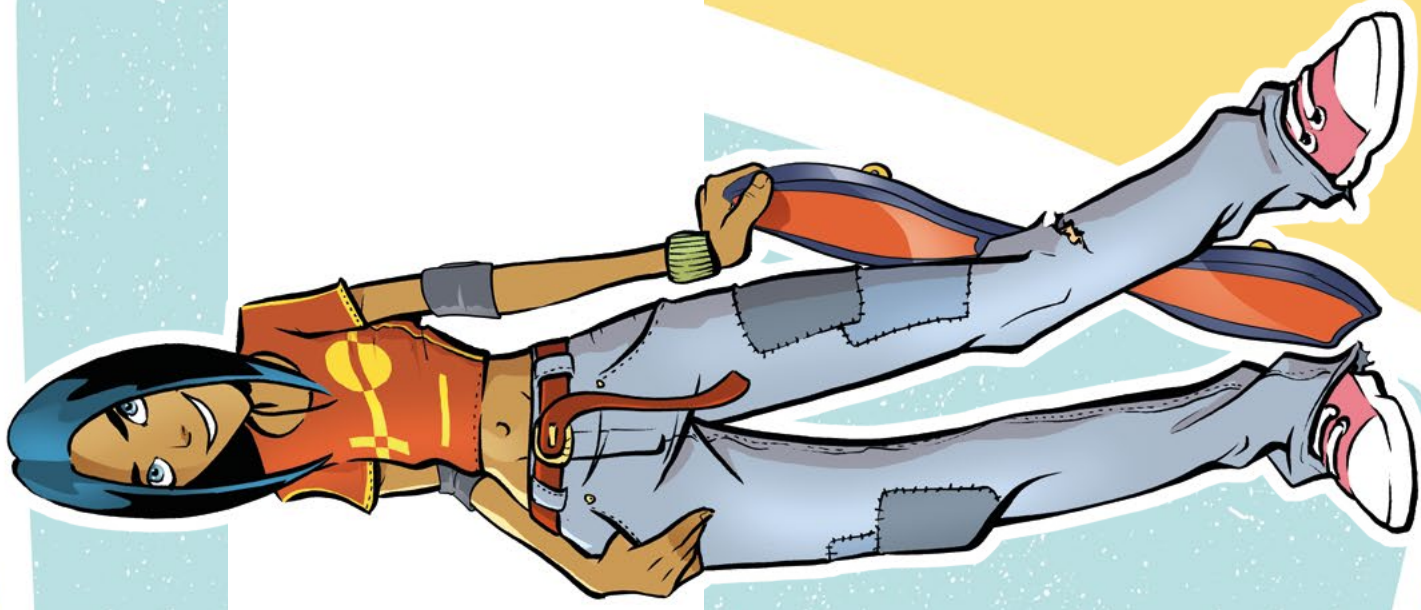


Lila: ist gut gestylt, hilfsbereit und auf Sicherheit bedacht

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

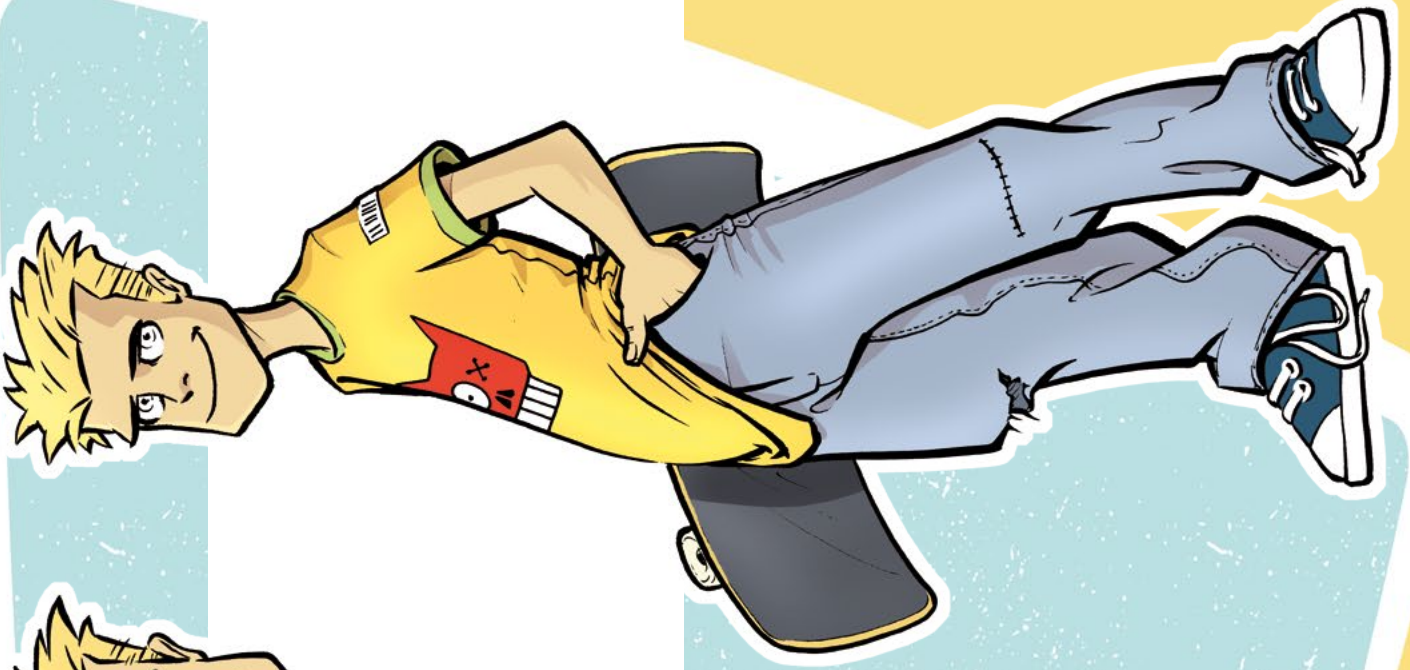


HUGO

“... 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

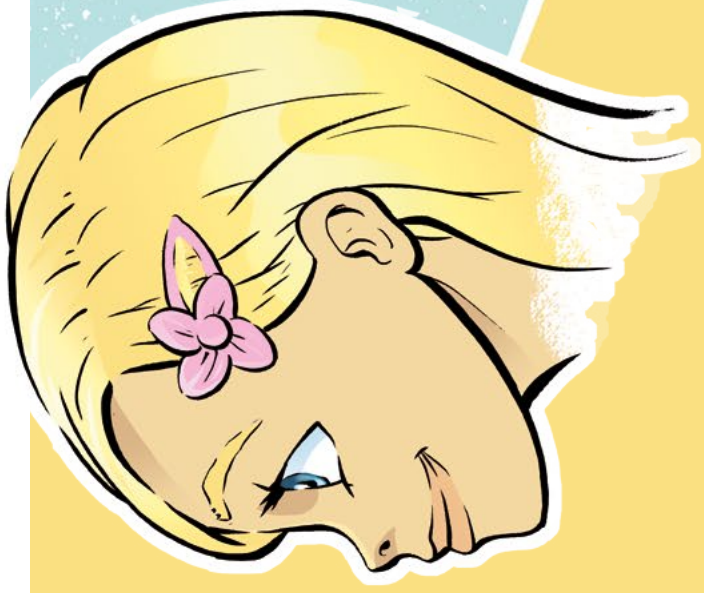
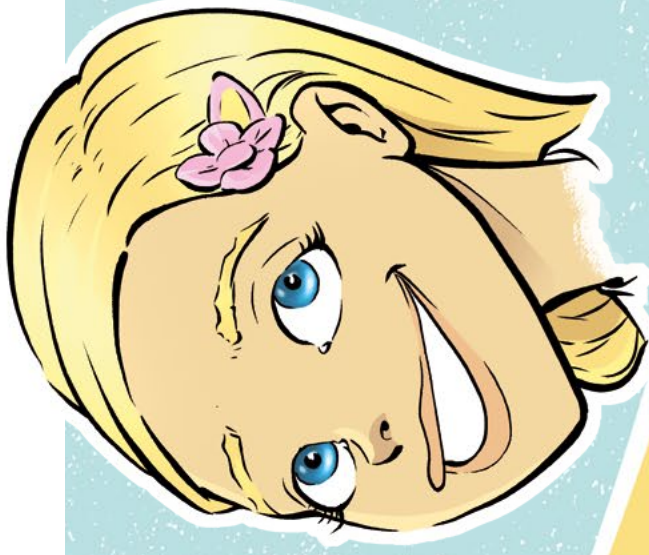


LILA

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.

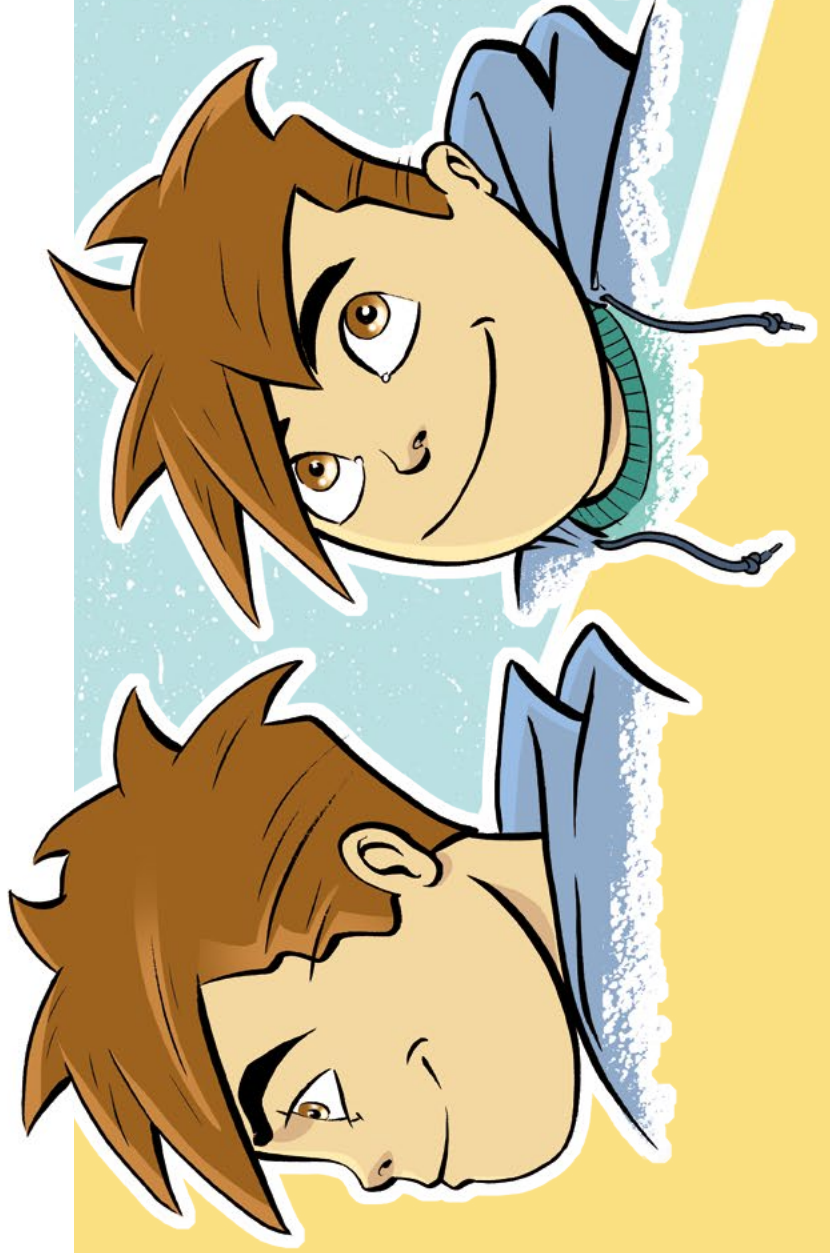
Alter: 12



Kerle

Kerle 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.

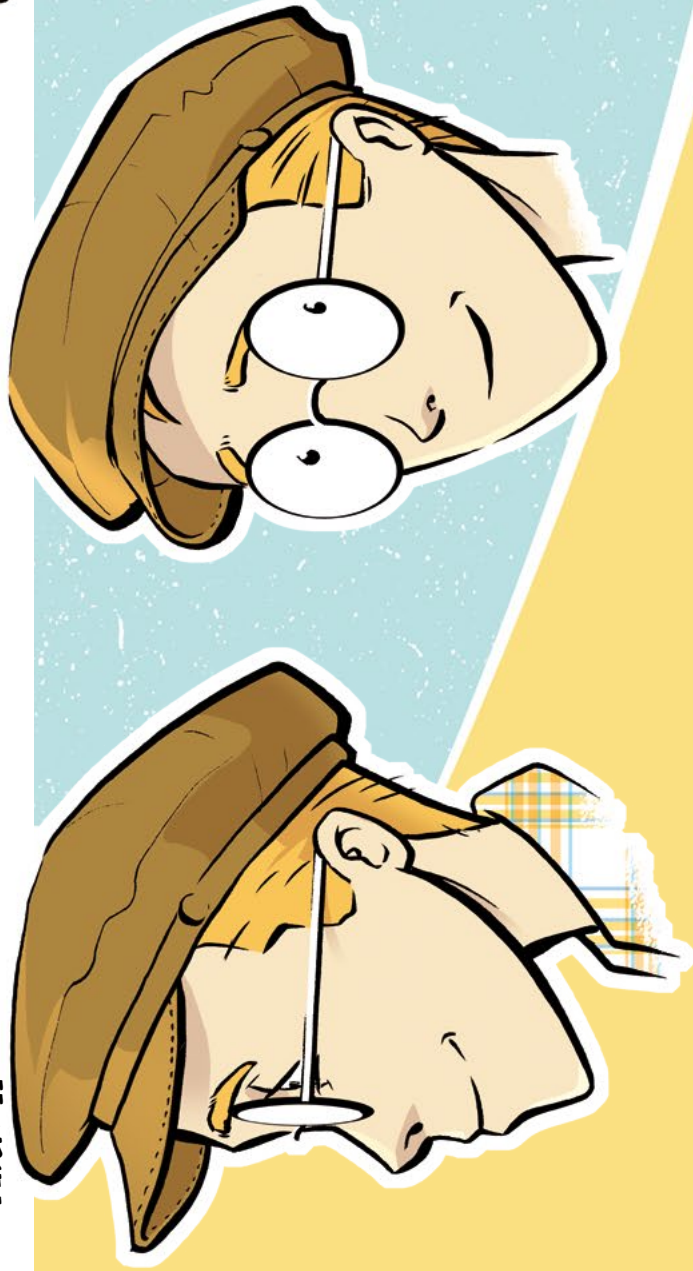
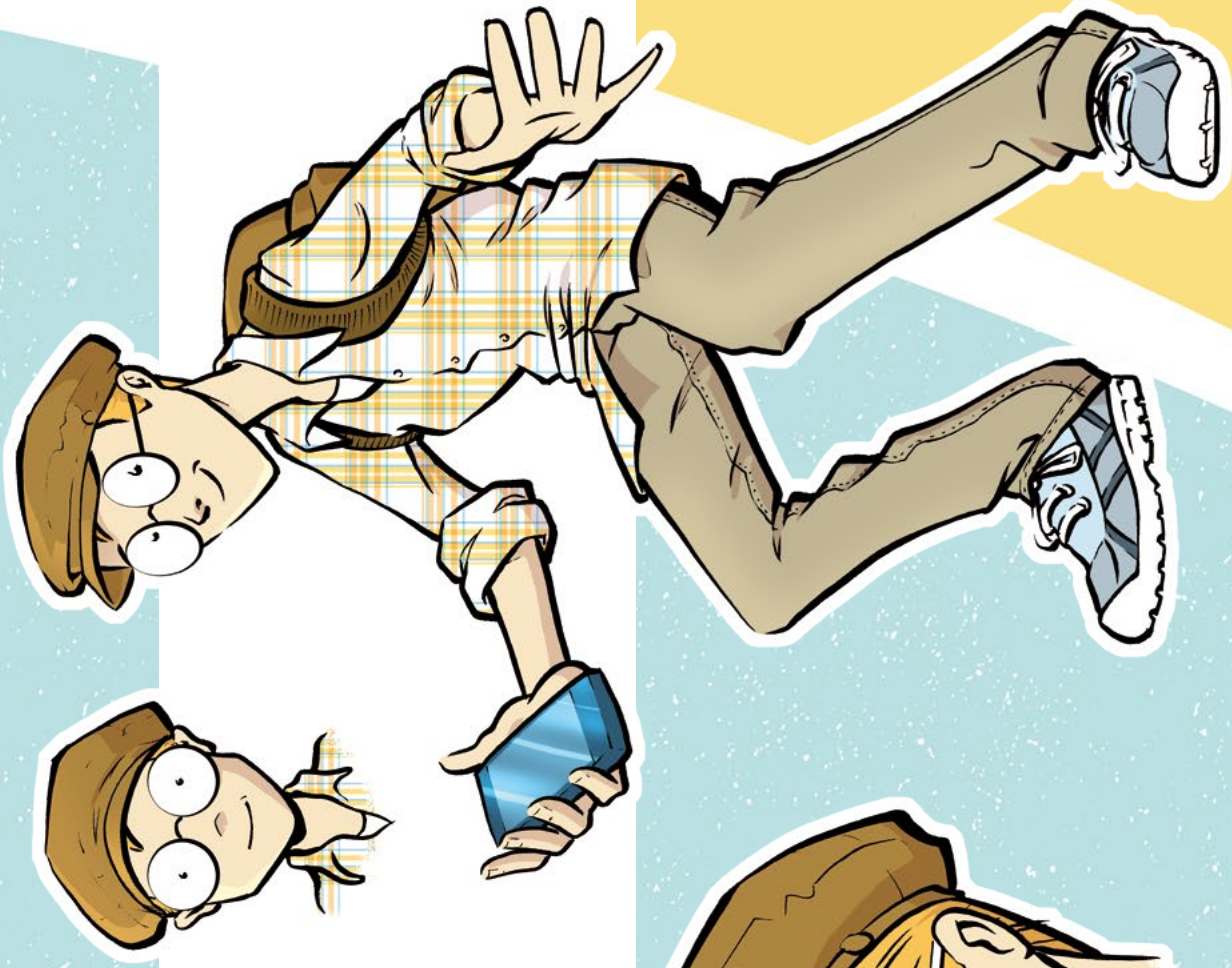
Alter: 14



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 wohlgezogener 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



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-into-control.pdf> (Stand 13. April 2017)
- Raithel, J. (Hrsg.) (2013). Jugendliches Risikoverhalten. Eine Einführung (Lehrbuch). Wiesbaden: Verlag für Sozialwissenschaften.
- Reffenwander, 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.



**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. Regelmisssachungen 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 vorauszudenken:

- 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 Murrelgruppen und Gruppendiskussion <i>Im Comic wird eine typische Haltstellensituation 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



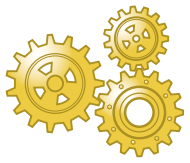
Einführung

Der Comic „Ohne Rücksicht auf Verluste?“ ist dazu geeignet, das Thema Miteinander-Füreinander im Straßenverkehr im Unterricht einzuführen. Die Darstellung einer typischen Haltstellensituation 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.



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?



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

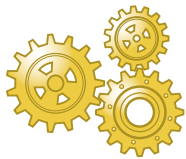
Bei der vorliegenden Gruppenarbeit sollen durch einen Perspektivenwechsel unterschiedliche Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmerinnen und -nehmer bewusst gemacht werden und somit zu einem guten Miteinander im Straßenverkehr beitragen. Die Botschaft, besonders auf die schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen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

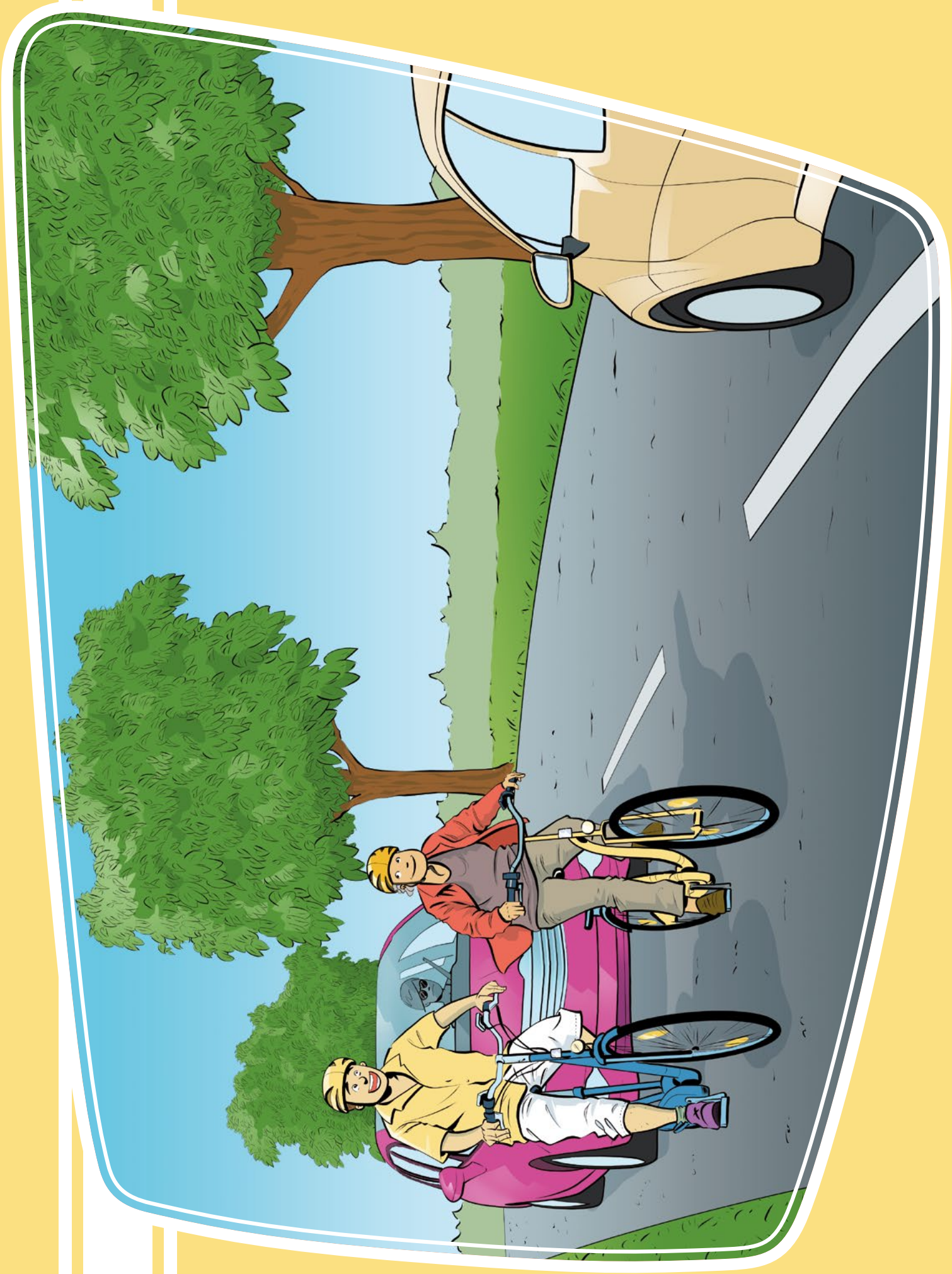
Fußgängerinnen und Fußgänger dürfen nicht überraschend vom Gehsteig auf die Fahrbahn treten. Fußgängerinnen und Fußgänger in Gruppen dürfen andere Straßenverkehrsteilnehmerinnen und Straßenverkehrsteilnehmer weder gefährden noch behindern (§ 76 StVO).

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.



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?



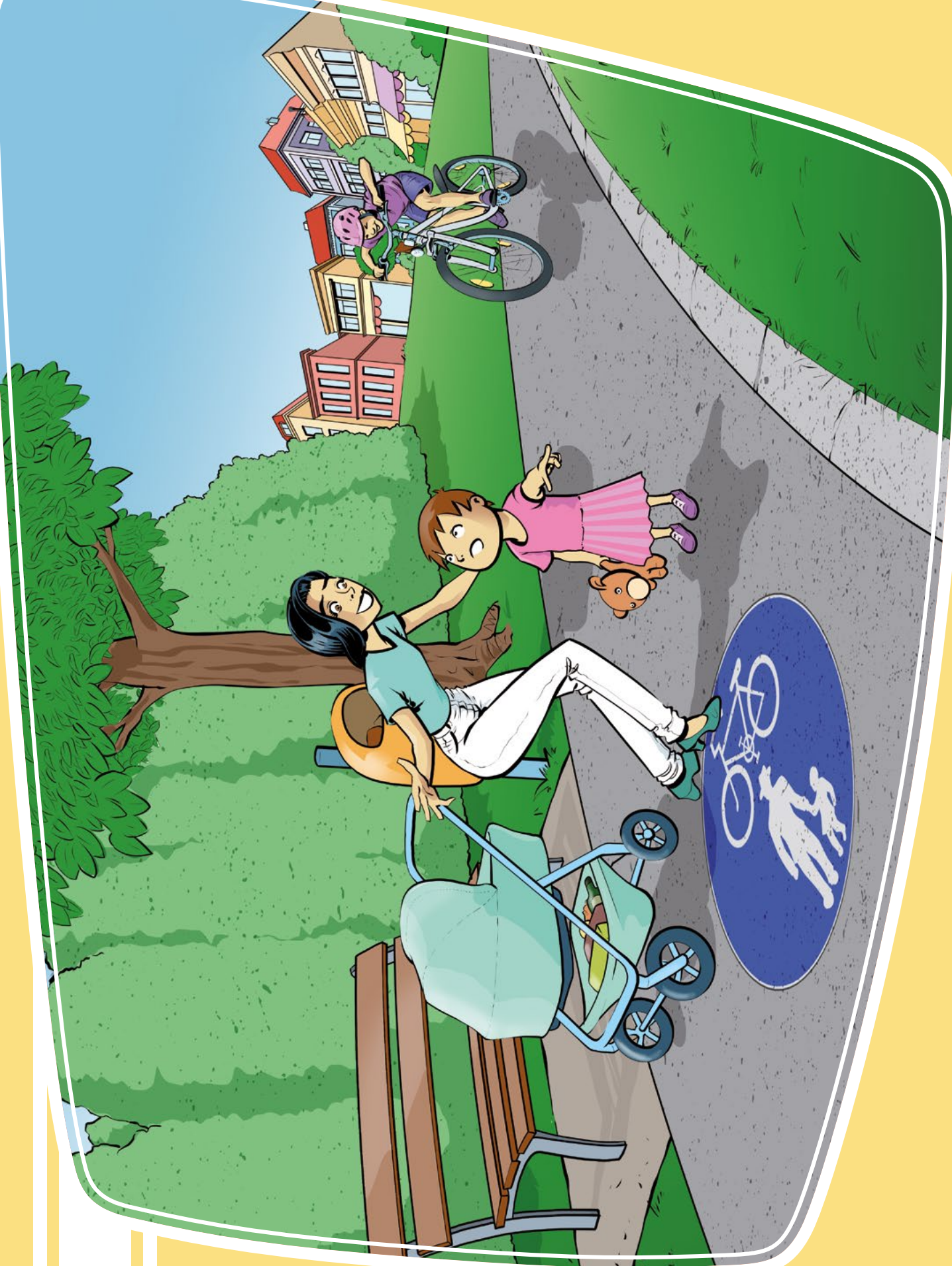


Perspektive wechsle dich

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?



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.



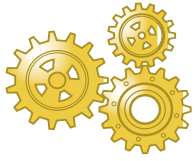
Ziel

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 laute: 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.



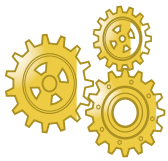
Ziel

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.oeamtc.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.

A stylized illustration of a young man with spiky hair, looking down at a smartphone held in his hand. The illustration is rendered in a light teal color against a white background. A large, dark teal, angular shape overlaps the illustration, serving as a background for the text.

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).

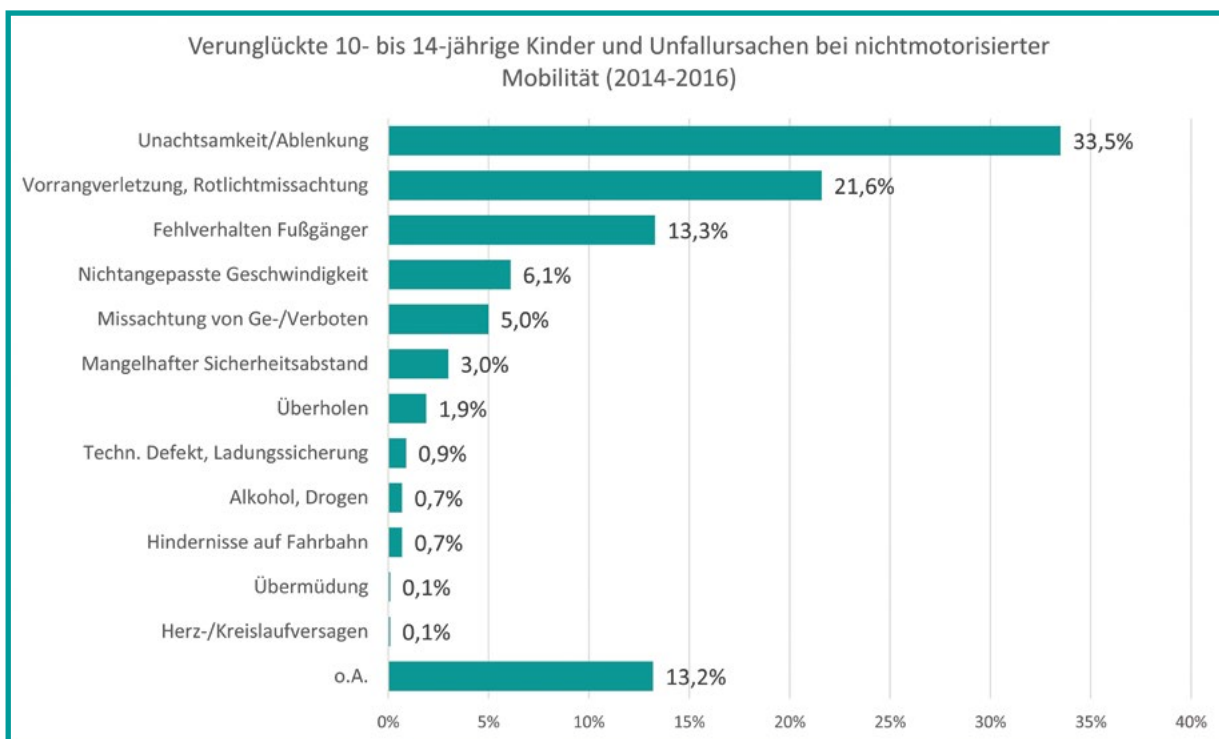
⁵ Kaba, A. & Klemenjak, W. (1993). Informationsaufnahme und Informationssysteme im Straßenverkehr. Lebensraum Verkehr. Kleine Fachbuchreihe des KfV, 29.

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



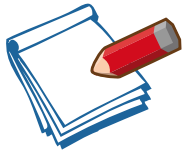
Einführung

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-Diplomarbeitsreihe. 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.

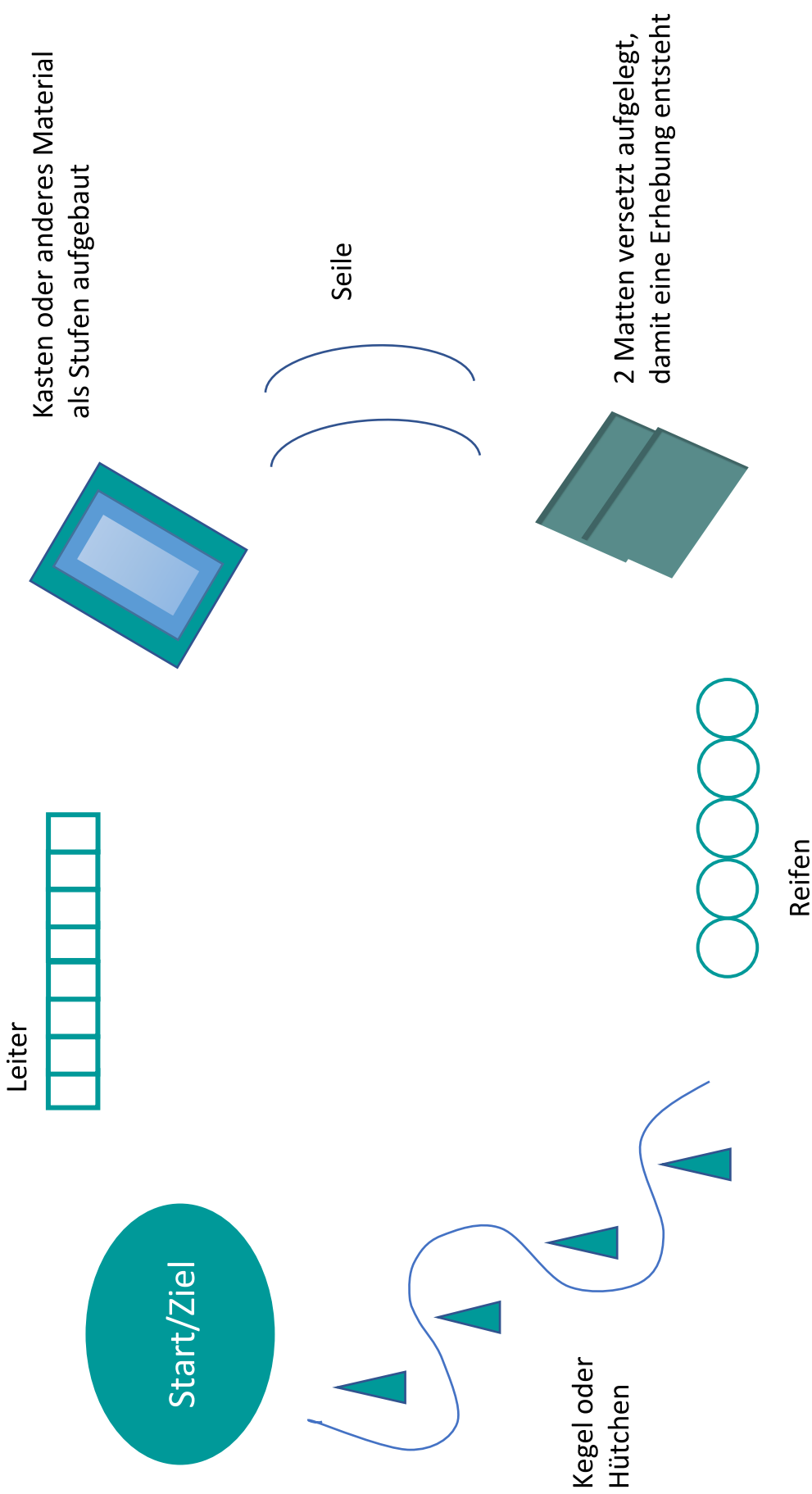
4. Gibt es strafrechtliche Konsequenzen, wenn eine Fußgängerin bzw. ein Fußgänger beim Überqueren der Straße nicht auf andere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer achtet?

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 ampelgeregelter 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



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.</i> http://rstb.royalsocietypublishing.org/content/royptb/364/1518/781.full.pdf (Stand 25. Juni 2018).
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



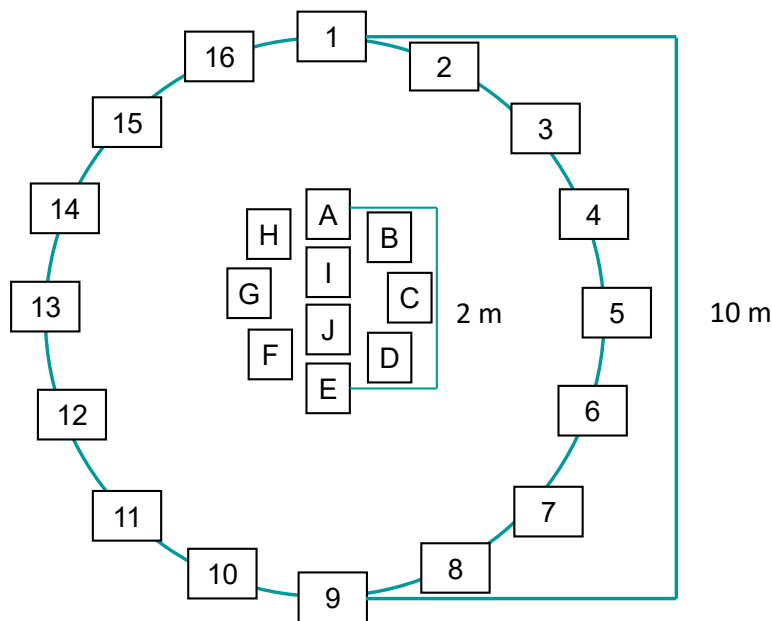
Arbeitsauftrag

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-strafen/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.

A stylized illustration of a person wearing a white hard hat and safety glasses, smiling. The person is wearing a light-colored shirt and a dark vest. They are holding a large, dark purple triangle that covers the lower half of the image. The background is white with faint, light purple outlines of a person and a bicycle.

Unterschiedliche Mobilitätsformen und ihr Potenzial

Unterschiedliche Mobilitätsformen und ihr Potenzial

Der Begriff Mobilität wird abgeleitet von dem lateinischen Wort „mobilitas“, bedeutet Beweglichkeit und wird vielfältig verwendet. Mobilität ist ein Grundbedürfnis des Menschen und gehört zu den wesentlichen Merkmalen der menschlichen Entwicklung und des Fortschritts. Unter Mobilität wird eine räumliche Veränderung von Menschen oder Gütern verstanden. Verkehr wiederum ist das Mittel, das man für diese Raumveränderung benötigt. So ist der Personenverkehr beispielsweise Voraussetzung für berufliche Mobilität bei Pendlerinnen und Pendlern, aber auch bei Freizeitaktivitäten und im Tourismus.¹

Wir kommen allerdings nur dann an unser Ziel, wenn wir wissen, wo wir uns befinden und welchen Weg wir am besten einschlagen, um unseren Bestimmungsort zu erreichen. Die Orientierung im Raum spielt bei Mobilitätsentscheidungen also eine wesentliche Rolle.

Warum spielt Mobilität bei 10- bis 14-jährigen Kindern eine wichtige Rolle?

Der Übertritt von der Volksschule in die Sekundarstufe geht in den meisten Fällen mit einem neuen Schulweg einher. Häufig ist die neue Schule weiter vom Wohnort entfernt und der neue Schulweg aufgrund der größeren Distanz zu Fuß gar nicht zumutbar. Dementsprechend erhöht sich der Aktionsradius der 10- bis 14-Jährigen zunehmend und geht über den Nahbereich der Wohnung hinaus.²

Welche Mobilitätsformen nutzen 10- bis 14-jährige Kinder und Jugendliche am liebsten?

Kinder bzw. Jugendliche werden in diesem Alter selbständiger und mobiler, und häufig ist es gerade die Zeit des Schulwechsels, in der die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel eine mögliche Alternative darstellt. Laut BMLFUW sind Kinder und Jugendliche in diesem Alter am liebsten unabhängig und daher zu Fuß, mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs.² Neben dem Zufußgehen und Radfahren wird im Folgenden daher auch großes Augenmerk auf die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel gelegt. Nicht nur für den Weg zur Schule, auch für Freizeitwege bekommen das Fahrrad und öffentliche Verkehrsmittel in diesem Alter eine immer größere Bedeutung.

1 <http://www.bpb.de/shop/lernen/themenblaetter/36570/mobilitaet-und-umwelt> (Stand 26. Nov. 2018)

2 Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW) (2014): Kinderfreundliche Mobilität. Ein Leitfaden für eine kindergerechte Verkehrsplanung und -gestaltung. Wien: BMLFUW. https://www.klimabuendnis.at/images/doku/kinderfreundliche_mobilitaet.pdf (Stand 3. Sept. 2018)

Was ist unter aktiver Mobilität zu verstehen?

Laut BMK³ sind 50 Prozent aller Pkw-Fahrten kürzer als fünf Kilometer, was gerade im Nahbereich für das große Potenzial alternativer Mobilitätsformen, wie das Zufußgehen, Radfahren oder die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, spricht. In diesem Zusammenhang spielt der Begriff der *aktiven Mobilität* mitunter eine große Rolle. Doch was genau ist unter *aktiver Mobilität* zu verstehen? In der Literatur finden sich dazu unterschiedliche Definitionen. Das BMK schließt unter dem Begriff der *postfossilen Mobilitätsformen* neben dem Zufußgehen und Radfahren auch „die Nutzung anderer Mobilitätsformen gegebenenfalls mit Antriebsunterstützung“ mit ein. Andere Definitionen heben explizit die Energiebereitstellung durch die eigene Muskelkraft als Hauptmerkmal der aktiven Mobilität hervor. So beinhaltet die Wikipedia-Definition⁴ „alle Fortbewegungsarten, die ganz oder teilweise auf Muskelkraft basieren“, wobei hier auch explizit auf seltenere Formen der Mobilität wie Tretroller- und Kickboard-Fahren hingewiesen wird. Im Gegensatz dazu definiert *sanfte Mobilität (soft mobility)* „nachhaltige, umweltschonende, sozial verträgliche und unfallarme Fortbewegungsarten“, die neben dem Zufußgehen und Radfahren somit auch die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel (ausgenommen Flugverkehr) einschließen.⁵

Wie viel Bewegung empfiehlt die Weltgesundheitsorganisation (WHO)?

Die *Weltgesundheitsorganisation WHO* empfiehlt für Kinder und Jugendliche im Alter von 5 bis 17 Jahren eine durchschnittliche Bewegungsdauer von mindestens 60 Minuten pro Tag, für Erwachsene 150 Minuten pro Woche.⁶ Österreichischen Studien zufolge erfüllt lediglich ein Fünftel der 10 bis 14 Jahre alten Schulkinder die Bewegungsempfehlungen zur Förderung der Gesundheit.⁷ Regelmäßige körperliche Bewegung mittlerer Intensität wie beispielsweise Zufußgehen oder Radfahren wirken sich laut WHO nachweislich positiv auf die Gesundheit aus.

Aktive Mobilität oder „Elterntaxi“ ?

Ein Grund, warum viele Eltern ihre Kinder lieber selbst mit dem Auto in die Schule bringen anstatt sie den Schulweg eigenständig zu Fuß oder mit dem Rad zurücklegen zu lassen, ist die Befürchtung, dass ihre Kinder die Gefahren im Straßenverkehr nicht richtig einschätzen können. Statt ihren Kindern zu ermöglichen, durch tägliche Übung Verkehrskompetenz zu erlangen, bringen viele Eltern ihre Kinder mit dem Pkw zur Schule oder zu Freizeiteinrichtungen. Dadurch entgehen den Kindern jedoch wichtige Erfahrungen zur Stärkung ihrer Selbstverantwortung, ihres Selbstbewusstseins und ihrer Lösungskompetenz, die notwendige Voraussetzungen für eine unfallfreie Fortbewegung sind. Hinzu kommt, dass ungeübte und motorisch nicht geschulte Kinder im Falle eines Unfalls ein höheres Verletzungsrisiko haben als Kinder, die motorisch geschickter sind.⁸

3 <https://www.ffg.at/mobilitaetderzukunft> (Stand 7. Mai 2020)

4 https://de.wikipedia.org/wiki/Aktive_Mobilit%C3%A4t (Stand 19. Sept. 2018)

5 https://de.wikipedia.org/wiki/Sanfte_Mobilit%C3%A4t (Stand 19. Sept. 2018)

6 WHO (2018). Factsheet Physical activity. <http://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/physical-activity> (Stand 16. Aug. 2018)

7 Titze, S., Ring-Dimitriou, S., Schober, P.H., Halbwachs, C., Samitz, G., Miko, H.C., Lercher, P., Stein, K.V., Gäbler, C., Bauer, R., Gollner, E., Windhaber, J., Bachl, N., Dorner, T.E. & Arbeitsgruppe Körperliche Aktivität/Bewegung/Sport der Österreichischen Gesellschaft für Public Health (2010). Österreichische Empfehlungen für gesundheitswirksame Bewegung. Wien: Bundesministerium für Gesundheit, Gesundheit Österreich GmbH, Geschäftsbereich Fonds Gesundes Österreich (Eigenverlag). (Stand 20. Aug. 2018)

8 Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW) (2014): Kinderfreundliche Mobilität. Ein Leitfadens für eine kindergerechte Verkehrsplanung und -gestaltung. Wien: BMLFUW. https://www.klimabuendnis.at/images/doku/kinderfreundliche_mobilitaet.pdf (Stand 3. Sept. 2018)

Limbourg äußerte bereits im Jahr 2000, dass zunehmend häufiger Verzögerungen der psychomotorischen Entwicklung infolge von Bewegungsmangel in der Kindheit zu beobachten sind.⁹ So saßen Kinder schon damals in ihrer Freizeit häufig vor dem Fernseher oder PC anstatt im Freien zu spielen. Da heute viele Eltern ihre Kinder aus Angst vor Unfällen lieber mit dem Pkw zur Schule bringen, wird der kindliche Bewegungsdrang nicht mehr ausreichend befriedigt. Auch aktuellere Studien¹⁰ weisen nach, dass durch die veränderten Lebensbedingungen der letzten Jahrzehnte ein Trend zu reduzierter motorischer Leistungsfähigkeit besteht.

Sind Defizite aber erst einmal ausgebildet, wird Bewegung oft nicht mehr mit Freude und Spaß in Verbindung gebracht, und viele der betroffenen Kinder verlieren nach und nach das Interesse daran, ihren Alltag aktiv zu gestalten. Mit dieser unbewussten Bewegungsreduktion verringert sich gleichzeitig die Möglichkeit, eigene Wahrnehmungs- und Bewegungserfahrungen zu sammeln, sodass bestimmte Defizite noch größer werden. D.h., durch das Vermeidungsverhalten des Kindes verstärkt sich das Problem des Bewegungsmangels, und körperliche Leistungsdefizite erhöhen wiederum die Unfallgefahr.

Warum können Bewegungsdefizite auch die Unfallgefahr im Straßenverkehr erhöhen?

Kinder mit Leistungsdefiziten vermeiden zwar, wo immer möglich, Bewegungsaktivitäten, müssen im Alltag aber dennoch regelmäßig Situationen bewältigen, in denen gute motorische Fähigkeiten wichtig sind. Gerade im Straßenverkehr kann es zu sehr komplexen Situationen kommen, deren Schwierigkeit viele Kinder im Verhältnis zum eigenen Können nicht realistisch einschätzen können.¹¹ Darüber hinaus kann es auch in einer konkreten Unfallsituation zu einer Überforderung kommen. Um beispielsweise Stöße oder ein Stolpern kompensieren zu können, sind eine ausreichende Gleichgewichtsfähigkeit und ein gutes Reaktionsvermögen (z.B. für das Abfangen von Stürzen) notwendig. Kinder mit motorischen Defiziten haben in diesen Fällen, wie bereits erwähnt, eine höhere Unfall- und auch Verletzungswahrscheinlichkeit, und ein Ausgleich dieser Defizite hat immer den Effekt, dass die Kinder mit unerwarteten Situationen im Straßenverkehr aber auch in der Freizeit besser umgehen können.¹²

Da laut Limbourg¹³ im Jugendalter für die meisten jungen Menschen die Entscheidung fällt, wie sie sich im Erwachsenenalter fortbewegen und die Grundlagen dafür bereits in der Kindheit gelegt werden, ist Mobilitätserziehung im Rahmen des Schulwechsels und damit neuen Lebensabschnitts gerade auch in der Altersgruppe der 10- bis 14-Jährigen von zentraler Bedeutung. Dordel und Kunz¹⁰ kommen ebenfalls zu dem Schluss, dass sich im sogenannten späten Schulkindalter (bis etwa 13 Jahre) jene Phase befindet, in der auch komplexe Bewegungsformen noch ohne große Mühe erlernt werden können. Daher lohnt es sich gerade in diesem Alter, die motorische Entwicklung und zugleich auch aktive Mobilitätsformen zu fördern.

9 Limbourg, M., Flade, A. & Schönharting, J. (2000). Mobilität im Kindes- und Jugendalter. Opladen: Verlag Leske und Budrich. <https://duepublico.uni-duisburg-essen.de/servlets/DerivateServlet/Derivate-16761/mobilitaet2000.pdf> (Stand 21. Aug. 2018)

10 z.B. Dordel, S. & Kunz, T. (2005). Bewegung und Kinderunfälle. Chancen motorischer Förderung zur Prävention von Kinderunfällen. Bonn: Bundesarbeitsgemeinschaft Mehr Sicherheit für Kinder e.V., Günther, R. & Degener, S. (2009). Psychomotorische Defizite von Kindern im Grundschulalter und ihre Auswirkungen auf die Radfahr-Ausbildung, Forschungsbericht VV 02. Berlin: Unfallforschung der Versicherer (UDV).

11 Günther, R. & Degener, S. (2009). Psychomotorische Defizite von Kindern im Grundschulalter und ihre Auswirkungen auf die Radfahr-Ausbildung, Forschungsbericht VV 02. Berlin: Unfallforschung der Versicherer (UDV).

12 Dordel, S. & Kunz, T. (2005). Bewegung und Kinderunfälle. Chancen motorischer Förderung zur Prävention von Kinderunfällen. Bonn: Bundesarbeitsgemeinschaft Mehr Sicherheit für Kinder e.V.

13 Limbourg, M., Flade, A. & Schönharting, J. (2000). Mobilität im Kindes- und Jugendalter. Opladen: Verlag Leske und Budrich. <https://duepublico.uni-duisburg-essen.de/servlets/DerivateServlet/Derivate-16761/mobilitaet2000.pdf> (Stand 21. Aug. 2018)

Die im Folgenden ausgeführten Nutzensaspekte aktiver Mobilität sollen verdeutlichen, dass die Vorteile aktiver Mobilität größer sind als die potenziellen Gefahren, die dabei entstehen.

Was bringt aktive Mobilität?

Der Blick auf die Unfallzahlen zeigt, dass aktive Mobilitätsformen wesentlich ungefährlicher sind als oftmals vermutet. So verunglückten im Jahr 2017 insgesamt 2.788 Kinder (bis 14 Jahre) auf Österreichs Straßen, davon 1.159 Kinder als Pkw-Insassen. Demgegenüber verletzten sich lediglich 596 Kinder mit dem Fahrrad und 662 zu Fuß. 81 Prozent der Verkehrsunfälle mit Kindern ereigneten sich auch nicht am Schulweg, sondern in der Freizeit.¹⁴

Dass Bewegung gesund ist, ist allseits bekannt. Neben einer daraus resultierenden höheren Lebensqualität gehen damit aber auch noch weitere Gesundheitsvorteile einher. So fördert körperliche Bewegung beispielsweise auch die *Entwicklung kognitiver und psychomotorischer Fähigkeiten*. Laut einer dänischen Studie verfügen Schülerinnen und Schüler, die zu Fuß in die Schule gehen oder mit dem Fahrrad fahren, auch über eine *bessere Konzentrationsfähigkeit* im Unterricht als jene, die mit dem Auto in die Schule gebracht werden.¹⁵ Die positiven Effekte der körperlichen Betätigung halten laut der Studie bis zu vier Stunden nach Schulbeginn an. Die Umfrage wurde an rund 20.000 Schülerinnen und Schülern im Alter von 5 bis 19 Jahren durchgeführt und war Teil des alljährlichen „Mass Experiments“ im Jahr 2012. Die positiven Auswirkungen aktiver Mobilität waren deutlich größer als der ebenfalls nachgewiesene Einfluss von Frühstück und Mittagessen.

Laut einer britischen Feinstaub-Studie des NGO Global Action Plan sind Kinder aufgrund ihrer Größe einer um fast ein Drittel höheren *Feinstaubbelastung* auf dem Schulweg ausgesetzt als Erwachsene.¹⁶ Innerhalb des Fahrzeugs sei die Abgasbelastung jedoch doppelt so hoch wie beim Zufußgehen, weshalb die Forscherinnen und Forscher empfehlen, den Schulweg zu Fuß zurückzulegen und auf Elterntaxis zu verzichten. Auch das Schweizerische Gesundheitsobservatorium, das in seinem Bericht auf diverse Studien zu den potenziellen Gesundheitsrisiken von Zufußgehenden und Fahrradfahrenden Bezug nimmt, kommt zu dem Schluss, dass die beim Zufußgehen oder Fahrradfahren zusätzlich erlebte Belastung durch Luftverschmutzung nur geringe Auswirkungen auf die Gesundheit hat und jedenfalls der Gesundheitsnutzen von aktiver Mobilität überwiegt.¹⁷ Generell könnten durch eine verminderte Nutzung von Kraftfahrzeugen nicht nur Staus und Treibhausgase verringert werden, auch die Lärmbelastung würde dadurch sinken. Gleichzeitig würde sich durch den Umstieg auf aktive Mobilitätsformen und den damit verringerten motorisierten Individualverkehr auch die Verkehrssicherheit erhöhen.

Zufußgehen kann jeder bewegungsfähige Mensch, und auch Radfahren ist für die meisten von uns, unabhängig von sozialem Status und Bildung, leistbar. Neben dem bereits erwähnten Gesundheitsaspekt spielt auch der *soziale Aspekt* eine Rolle. So führt vor allem das Zufußgehen zu verstärkten sozialen Interaktionen, da man dabei gerade am Schulweg zum einen häufig in einer Gruppe mit anderen unterwegs ist und zum anderen immer wieder anderen Menschen

14 <https://www.vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/kinderunfaelle-freizeit-2018> (Stand 20. Aug. 2018)

15 <http://sciencenordic.com/children-who-walk-school-concentrate-better> (Stand 30. Nov. 2018)

16 <https://gesundheitstrends.netdoktor.at/a/health-news/autoabgase-kinder-22637> (Stand 30. Nov. 2018)

17 Götschi, T., Kahlmeier, S. & Bize, R. (2015). Aktive Mobilität und Gesundheit. Hintergrundbericht für den nationalen Gesundheitsbericht 2015, Obsan Dossier 47. Neuchâtel: Schweizerisches Gesundheitsobservatorium. https://www.obsan.admin.ch/sites/default/files/publications/2015/obsan_dossier_47.pdf (Stand 3. Sept. 2018)

begegnet. Je mehr Leute zu Fuß gehen, desto sicherer wird auch die Umgebung und desto weniger muss man Angst haben, alleine (z.B. bei Dunkelheit) auf der Straße zu sein. Hinzu kommt, dass durch vermehrtes Zufußgehen auch die Nahversorgung gestärkt wird. So wird mehr in kleineren Geschäften im Ort eingekauft, was wiederum dazu führt, dass diese wirtschaftlich überleben können.

Körperliche Bewegung verbessert überdies die *räumliche Orientierung* und fördert bei Kindern die Entwicklung der *Körper- und Raumwahrnehmung*. Volksschulkinder sind laut Limbourg bereits in der Lage, öffentliche Verkehrsmittel selbständig zu benutzen, wenn sie nicht umsteigen müssen.¹⁸ Ab einem Alter von 11 bis 12 Jahren sind sie laut der Autorin auch zu komplexeren Leistungen, wie beispielsweise Umsteigen, Fahrplanlesen etc. fähig.

Welchen Beitrag kann Mobilitätsbildung in diesem Zusammenhang leisten?

Dem Grundsatzterlass zum Unterrichtsprinzip für Verkehrs- und Mobilitätserziehung¹⁹ zufolge ist es zentrales Ziel der Mobilitätsbildung, Grundlagen zu vermitteln, die einer sicheren, gesunden, eigenständigen sowie sozial- und umweltverträglichen Mobilität zuträglich sind. Auf diese Weise soll ein Beitrag zu einer zukunftsorientierten Entwicklung von Gesellschaft und Umwelt geleistet werden. Damit dies gelingt, ist es laut Grundsatzterlass notwendig, dass das aktuelle Verkehrssystem hinsichtlich des Raum- und Ressourcenverbrauchs, der Verkehrssicherheit sowie seiner ökologischen und gesellschaftlichen Auswirkungen hinterfragt wird. Deshalb ist es unerlässlich, dass Schülerinnen und Schüler mit zunehmendem Alter immer weitreichender am Verkehrsgeschehen teilnehmen, eigene Mobilitätserfahrungen sammeln und entsprechende Ansprüche bzw. Bedürfnisse entwickeln.

Die nachfolgenden Stundenbilder sollen Sie als Pädagoginnen und Pädagogen dabei unterstützen, Ihren Schülerinnen und Schülern unterschiedliche Blickwinkel auf diverse Formen der Verkehrsbeteiligung zu eröffnen, die die Kinder und Jugendlichen in weiterer Folge zum Überdenken der eigenen Mobilität anregen sollen.

18 Limbourg, M., Flade, A. & Schönharting, J. (2000). Mobilität im Kindes- und Jugendalter. Opladen: Verlag Leske und Budrich. <https://duepublico.uni-duisburg-essen.de/servlets/DownloadServlet/Download-16761/mobilitaet2000.pdf> (Stand 21. Aug. 2018)

19 https://www.bmbwf.gv.at/Themen/schule/schulrecht/rs/1997-2017/2017_12.html (Stand 7. Mai 2020)

Stundenbild | Auf zum Kletterpark – aber wie?

Thema	Mobilitätsformen und ihre Vorteile
Methode	Comic mit anschließenden Murmelgruppen und Gruppendiskussion <i>Im Comic werden verschiedene Fortbewegungsarten dargestellt. Diese sind 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 „Auf zum Kletterpark – aber wie?“
Fächer	<u>Unterrichtsgegenstände:</u> Deutsch, Fremdsprachen <u>Unverbindliche Übung:</u> Verkehrserziehung
Schulstufe	5. bis 6.
Dauer	bis zu 1 UE
Literaturverweis	• <i>Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW) (2014). Kinderfreundliche Mobilität. Ein Leitfaden für eine kindergerechte Verkehrsplanung und -gestaltung. Wien: BMLFUW.</i>
Schwerpunkte	Auseinandersetzung mit dem Thema der Verkehrsmittelwahl und mit Vor- und Nachteilen verschiedener Fortbewegungsarten



Einführung

Das Stundenbild beschäftigt sich mit der Verkehrsmittelwahl und zeigt in diesem Zusammenhang die Vor- und Nachteile unterschiedlicher Fortbewegungsarten auf.

Der Aktionsradius von 10- bis 14-jährigen Kindern und Jugendlichen erweitert sich stetig und nach und nach kommen neue Fortbewegungsmöglichkeiten hinzu, für die sie sich entscheiden können. So ist es gerade die Zeit des Schulwechsels, in der die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel für die Kinder und Jugendlichen eine mögliche Option darstellt.

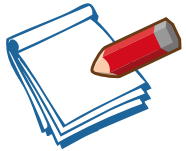
Laut BMLFUW (2014) sind 10- bis 14-jährige Kinder am liebsten unabhängig und daher zu Fuß, mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs. Dennoch werden Wege, die vor einigen Jahren von Kindern noch selbständig zurückgelegt wurden, immer häufiger durch Eltern- oder Großeltern taxis ersetzt.

Die Darstellung unterschiedlicher Fortbewegungsarten im Comic soll die Schülerinnen und Schüler dazu anregen, verschiedene Blickwinkel auf diverse Formen der Verkehrsbeteiligung einzunehmen bzw. sich mit dem Thema aktive Mobilität im Detail auseinanderzusetzen.



Ziel

Die Schülerinnen und Schüler diskutieren das Thema Verkehrsmittelwahl zuerst anhand des gezeigten Comics und analysieren im Anschluss ihre eigenen Erfahrungen. Die gezielte Selbstreflexion soll zu bewussteren Entscheidungen für oder gegen ein bestimmtes Verkehrsmittel beitragen.



Arbeitsauftrag

Die Schülerinnen und Schüler betrachten das Comic „Auf zum Kletterpark – aber wie?“ und analysieren anschließend in Zweiergruppen die dargestellten Situationen sowie ähnliche Situationen, die sie selbst schon im Alltag erlebt haben, anhand der Aktionskarte „Auf zum Kletterpark – aber wie?“. Anschließend wird das Comic gemeinsam mit der ganzen Klasse besprochen.



Ablauf und Regeln

Die Schülerinnen und Schüler lesen zur thematischen Einleitung das Comic „Auf zum Kletterpark – aber wie?“ (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. Welcher der im Comic dargestellten Wege hätte euch selbst am besten gefallen und warum?
2. Welches Fortbewegungsmittel nutzt ihr am häufigsten auf dem Weg zur Schule? Welches in eurer Freizeit? Gibt es Unterschiede?
3. Welche Vorteile seht ihr in den unterschiedlichen Fortbewegungsarten Scooter, Fahrrad und Bus?

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 von den Schülerinnen und Schülern 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 3 auch im Klassenverband noch einmal durchbesprochen werden.



Weiterführende Idee

Die Schülerinnen und Schüler erhalten einen Wochenplan, in den sie jeden Weg in die entsprechende Kategorie eintragen. D.h., wird ein Fortbewegungsmittel mehrmals pro Tag verwendet, ist es auch mehrfach mit Strichen zu erfassen. Nach einer Woche können die Strichlisten in der Klasse diskutiert werden: Welche Verkehrsmittel werden am häufigsten benutzt? Gibt es Unterschiede zwischen den Schülerinnen und Schülern bzw. den Wochentagen? Gäbe es Alternativen zu den unter der Woche gewählten Verkehrsmitteln?

Beispieltabelle:

	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So
Zu Fuß							
Scooter							
Fahrrad							
Öffis							
Pkw							

Lösungsblatt

1. Welcher der im Comic dargestellten Wege hätte euch selbst am besten gefallen und warum?

Die notierten Antworten der Zweiergruppen werden abgefragt. Welcher Weg wurde am häufigsten genannt und aufgrund welcher Argumente (z.B. Risis Radstrecke befindet sich in der Natur. Andere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer können hier nicht zur Gefahr werden)?

2. Welches Fortbewegungsmittel nutzt ihr am häufigsten auf dem Weg zur Schule? Welches in eurer Freizeit? Gibt es Unterschiede?

Hier könnten sich aufgrund unterschiedlicher Wegdistanzen oder auch elterlicher Vorgaben Unterschiede im Mobilitätsverhalten zeigen (z.B. wird eine Schülerin oder ein Schüler zur Schule gefahren, da der Schulweg am Arbeitsweg eines Elternteils liegt, in der Freizeit ist sie/er jedoch am häufigsten mit dem Fahrrad unterwegs, weil sie/er damit unabhängig ist).

3. Welche Vorteile seht ihr in den unterschiedlichen Fortbewegungsarten Scooter, Fahrrad und Bus?

Beispielantworten:

- Fahrrad- oder Scooterfahren macht Spaß und Freude.
- Bewegung ist gesund und hält fit.
- Man kann den Weg gemeinsam mit Freundinnen und Freunden zurücklegen.
- Man muss sich nicht an Fahrpläne halten.
- Beim Busfahren hat man die Möglichkeit, während der Fahrt auch andere Dinge zu tun.
- Man kann viel entdecken, wenn man Wege abseits der Straßen wählt.
- Mit Scooter oder Fahrrad ist man unabhängig unterwegs.
- Mit dem Bus kann man auch weitere Distanzen zurücklegen.
- Im Bus ist man schlechtem Wetter weniger stark ausgesetzt.

Zusätzliche Informationen zu den Vorteilen aktiver Mobilität sind in der theoretischen Einführung des Kapitels zu finden.

Auf zum Kletterpark – aber wie?

1. Welcher der im Comic dargestellten Wege hätte euch selbst am besten gefallen und warum?
2. Welches Fortbewegungsmittel nutzt ihr am häufigsten auf dem Weg zur Schule? Welches in eurer Freizeit? Gibt es Unterschiede?
3. Welche Vorteile seht ihr in den unterschiedlichen Fortbewegungsarten Scooter, Fahrrad und Bus?





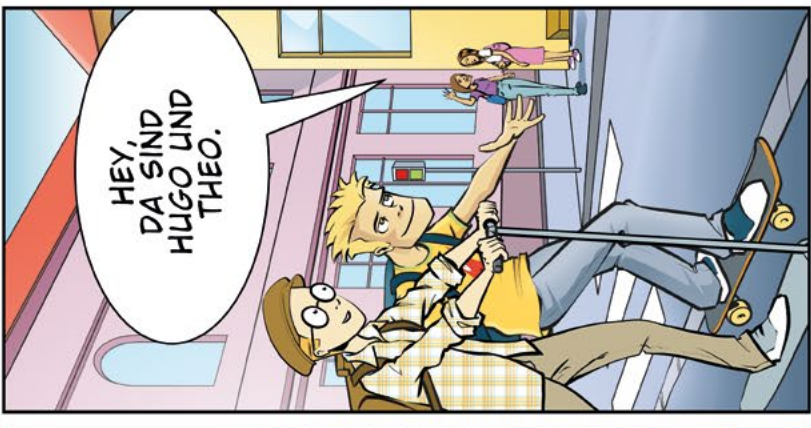
HEY! IN RADSTADT WIRD HEUTE EIN NEUER KLETTERPARK ERÖFFNET!

DAS MÜSSEN WIR UNS UNBEDINGT ANSEHEN!

OK! DANN TREFFEN WIR LINS DORT.



WOW! DER IST JA RIESIG!



HEY, DA SIND HUGO UND THEO.



HALLO LILA! WIR HABEN UNS JA SCHON EWIG NICHT MEHR GESEHEN.

LUKAS, SCHÖN DICH ZU SEHEN. WIE GEHT'S DIR DENN?

MAMPF! MAMPF!



IM WALD GAB'S AUCH EINIGE ÜBER-RASCHUNGEN ...

RATET MAL, WEN ICH IM BUS GETROFFEN HABE?

Stundenbild Kennst du deinen Ort?

Thema	Kennenlernen des eigenen Umfelds
Methode	Vermittlung der Grundlagen des Kartenlesens und Anwendung des erworbenen Wissens an einer Ortskarte, ggf. abschließende Präsentation der Ergebnisse bzw. Diskussion der Erfahrungen
Setting	Klassenraum
Unterrichtsmaterial	Karte des Ortes der Schule (von Gemeinde, Schule, oder Online-Map-Service ausdrucken), Schreibmaterial, 2 Aktionskarten mit Fragen
Fächer	<u>Unterrichtsgegenstände:</u> Geographie <u>Unverbindliche Übung/Freigegegenstände:</u> Verkehrserziehung
Schulstufe	6. bis 7.
Dauer	1 bis 2 UE
Literaturverweis	<ul style="list-style-type: none"> • Domdey, C., Forster, F., Reitmeier, I., Richter, B. & Schlimm, R. (2018). <i>Diercke Weltatlas Österreich</i>. Wien: Westermann. • Sinterhauf, R. (2012). <i>Kartenlesen für junge Abenteurer! Stuttgart: RAABE (Fachverlag für die Schule)</i>. • Hüttermann, A., Kirchner, P., Schuler, S. & Drieling, K. (2012). <i>Räumliche Orientierung: Räumliche Orientierung, Karten und Geoinformation im Unterricht</i>. Braunschweig: Westermann.
Schwerpunkte	Kartenlesen, Orientierung im Ort, Einschätzung von Distanzen



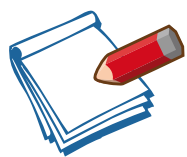
Einführung

Ob Online-Karten auf dem Smartphone, die Wanderkarte in den Bergen, ein U-Bahn- oder Stadtplan – Karten sind allgegenwärtig und wichtig, um sich im täglichen Leben zurecht zu finden. Dies gilt auch im Zusammenhang mit Mobilität: Karten können ein wichtiges Hilfsmittel sein, wenn wir z.B. eine Route mit den öffentlichen Verkehrsmitteln planen oder zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad unterwegs sind. Um Karten richtig lesen bzw. sich orientieren zu können, muss allerdings ein Grundverständnis von Maßstab, Himmelsrichtungen und Kartensymbolen gegeben sein. Deshalb legt dieses Stundenbild den Fokus auf den Umgang und die Orientierung im Zusammenhang mit Karten.



Ziel

Die Schülerinnen und Schüler sollen sich bewusst mit Karten ihrer Schul- bzw. Wohnumgebung auseinandersetzen, um den Umgang und die Orientierung anhand von Kartenmaterial sowie die Einschätzung von Distanzen zu üben.



Arbeitsauftrag

Die Schülerinnen und Schüler bilden Kleingruppen und erhalten pro Gruppe eine Ortskarte. Auf dieser Karte sollen bestimmte Orte gefunden und markiert sowie Distanzen eingeschätzt werden.



Ablauf und Regeln

Zunächst erklärt die Pädagogin bzw. der Pädagoge der Klasse kurz die Grundlagen der Kartographie. Dazu kann die Kopiervorlage „Nordpfeil, Maßstab und Topographie“ verwendet werden. In diesem Rahmen sollen auch schon erste Erfahrungen der Schülerinnen und Schüler bzw. die Vor- und Nachteile unterschiedlicher Kartenformate besprochen werden. Dabei können folgende Fragen erörtert werden:

1. Wer hat schon einmal eine gedruckte Karte benutzt und in welcher Situation?
2. Wer benutzt GPS bzw. Routenplaner zur täglichen Orientierung? Welche verwendet ihr am häufigsten?
3. Habt ihr Unterschiede festgestellt, wenn ihr beides schon benutzt habt, und wo liegen die Vor- und Nachteile?

Im Anschluss daran bilden die Schülerinnen und Schüler Kleingruppen. Sie erhalten eine Karte ihres Ortes (oder einen Ausschnitt davon) mit ausgewiesenem Maßstab und die Aktionskarten 1 und 2. Zuerst soll sich die Gruppe mit der Ortskarte vertraut machen: Was bedeuten die Symbole auf der Karte? Wie groß ist der Maßstab? Die Pädagogin bzw. der Pädagoge hilft bei Unklarheiten weiter.

Anschließend sollen die Fragen von Aktionskarte 1 beantwortet werden, indem die angeführten Orte im Plan mit der entsprechenden Farbe markiert werden. Sobald alle Kleingruppen die Markierungen auf dem Plan eingezeichnet haben, soll in einem nächsten Schritt einerseits eingezeichnet werden, wo die Schülerinnen und Schüler jeweils zu Hause sind und andererseits eingeschätzt werden, welche Örtlichkeiten von ihrer Schule aus in 10 Minuten zu Fuß erreichbar sind (Aktionskarte 2). Beispiele sind auf der Aktionskarte zu finden.

Danach werden die einzelnen Schätzwerte mit der Klasse verglichen. Die Kleingruppen können die Genauigkeit ihrer Einschätzung nun beispielsweise auf Google Maps überprüfen (z.B. durch Fußwege-Routen zu Orten in allen vier Richtungen, die ca. 10 Minuten dauern).

Abschließend sollte den Gruppen die Möglichkeit gegeben werden, ihre Ergebnisse vor der Klasse zu präsentieren bzw. zu vergleichen. Welche Einschätzung ist der Realität am nächsten gekommen?



Hinweis

1. Falls ausreichend Zeit vorhanden ist, können folgende weiterführende Fragestellungen diskutiert werden:

- Wie viele Schülerinnen und Schüler wohnen innerhalb des 10-Minuten-Radius um die Schule?
- Wie vielen von ihnen kommen zu Fuß in die Schule?

2. Um Markierungen auf webbasierten Karten wie Open Street Maps oder Google Maps zu setzen, ist eine Anmeldung erforderlich. Ist die Nutzung für die Aufgabenstellung dennoch gewünscht, könnte ein gemeinsamer Account erstellt und genutzt werden. Es können auch Kartenausschnitte dieser Anbieter heruntergeladen und ausgedruckt werden, falls keine Ortskarten zur Verfügung stehen. Dabei sollte beachtet werden, dass Maßstab und Symbole angegeben werden. Zudem können die Schülerinnen und Schüler Online-Karten zur Unterstützung nutzen, wenn sie mit den Karten arbeiten.



Weiterführende Ideen

1. Die Schülerinnen und Schüler sollen einschätzen, welche Örtlichkeiten von ihrer Schule aus in 10 Minuten mit dem Fahrrad erreichbar sind. Dieser Umkreis soll wieder im Plan eingezeichnet werden. → Hier kann außerdem noch das Thema Geschwindigkeit diskutiert werden. Mit dem Rad ist man drei- bis viermal schneller unterwegs als zu Fuß.

2. Um die Orientierung und den Umgang mit der Karte weiter zu üben, können die Schülerinnen und Schüler in Partnerarbeit ein Rätsel gestalten. Dabei wird die fertig ausgearbeitete Ortskarte zu Hilfe genommen, um einen Weg zu beschreiben. Jede Schülerin bzw. jeder Schüler überlegt sich Start und Ziel auf der Karte und beschreibt schriftlich anhand markanter Punkte eine Route. Die fertig erstellten Rätsel werden ausgetauscht, und die Partnerin bzw. der Partner versucht, die geplante Route anhand der vorliegenden Beschreibung in die Karte einzutragen.

Beispiel: Lilly ist unterwegs mit dem Fahrrad. Von der Schule aus nimmt Lilly die kürzeste Route in Richtung Mariahilfer Straße. Sie fährt dann an der Kirche und danach am Wochenmarkt vorbei und setzt sich am Ende ihrer Fahrt in den Park. Zeichne Lillys Fahrradrouten ein!

Lösungsblatt

1. Wer hat schon einmal eine gedruckte Karte benutzt und in welcher Situation?

Beispielsweise werden Fußweg-, Radweg- oder Wanderkarten auch heute noch gerne in Papierformat verwendet.

2. Wer benutzt GPS bzw. Routenplaner zur täglichen Orientierung? Welche verwendet ihr am häufigsten?

Die klassische Straßenkarte wurde in vielen Fällen von Navigationsgeräten oder speziellen Apps zur Routenplanung für das Smartphone abgelöst. Falls die Schülerinnen und Schüler Apps verwenden, können sie je nach Region auch unterschiedliche Anbieter nennen.

Beispiele:

- Google Maps
- SCOTTY (ÖBB)
- Von A nach B (VOR)
- qando (Wiener Linien)
- wegfinder (Öffi-Routenplaner)
- Bike Citizens (Fahrradroutenplaner Graz und Wien)
- bikemap (Fahrradroutenplaner)

3. Habt ihr Unterschiede festgestellt, wenn ihr beides schon benutzt habt, und wo liegen die Vor- und Nachteile?

Beispielargumente:

Karten in Papierformat		Digitale Kartenformate	
Vorteile	Nachteile	Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> • guter Überblick über ein größeres Gebiet • auch ohne Empfang nutzbar 	<ul style="list-style-type: none"> • unhandlich • nicht aktualisierbar • kann bei häufiger Verwendung kaputt gehen • je nach Karte vergleichsweise mit höheren Kosten verbunden 	<ul style="list-style-type: none"> • handlicher • mit dem Smartphone immer dabei • aktualisierbar 	<ul style="list-style-type: none"> • abhängig von anderen Geräten und der Akku-Laufzeit • Empfang muss vorhanden sein • nur ein kleiner Kartenausschnitt ist auf dem Smartphone gut zu erkennen • man verlässt sich auf die vorgeschlagene Route • aufgrund der „Zoom-Funktion“ sind die Distanzen schwerer abzuschätzen

Fazit der Diskussion könnte sein, dass sich digitale und gedruckte Kartenformate je nach Wegzweck sinnvoll kombinieren lassen.

Die **Legende** zeigt dir die Symbole und Signaturen der Karte, die in der realen Welt tatsächlich existieren.

- basemap.at
- Verkehrnetz - Klassifizierung**
- Autobahn
 - Schnellstrasse
 - Rampe
 - Hauptverbindung
 - Wichtige Nebenverbindung
 - Wichtige Nebenverbindung in Bau
 - Gemeindestraße hochrangig
 - Gemeindestraße in Bau
 - Fußgängerzone
 - Sonstige Straße
 - Fahweg
 - Fußweg
 - Fußweg Stufe/Stiege
 - Fußweg Friedhof
 - Fußweg Nebenweg
 - Fußweg Tunnel
 - Fußweg in Bau
 - Bahn Hauptnetz
 - Bahn Ergänzungsnetz
 - Schmalspurbahn
 - Zahnradbahn
 - Seilbahn
 - Bahn Anschluss
 - Fähre

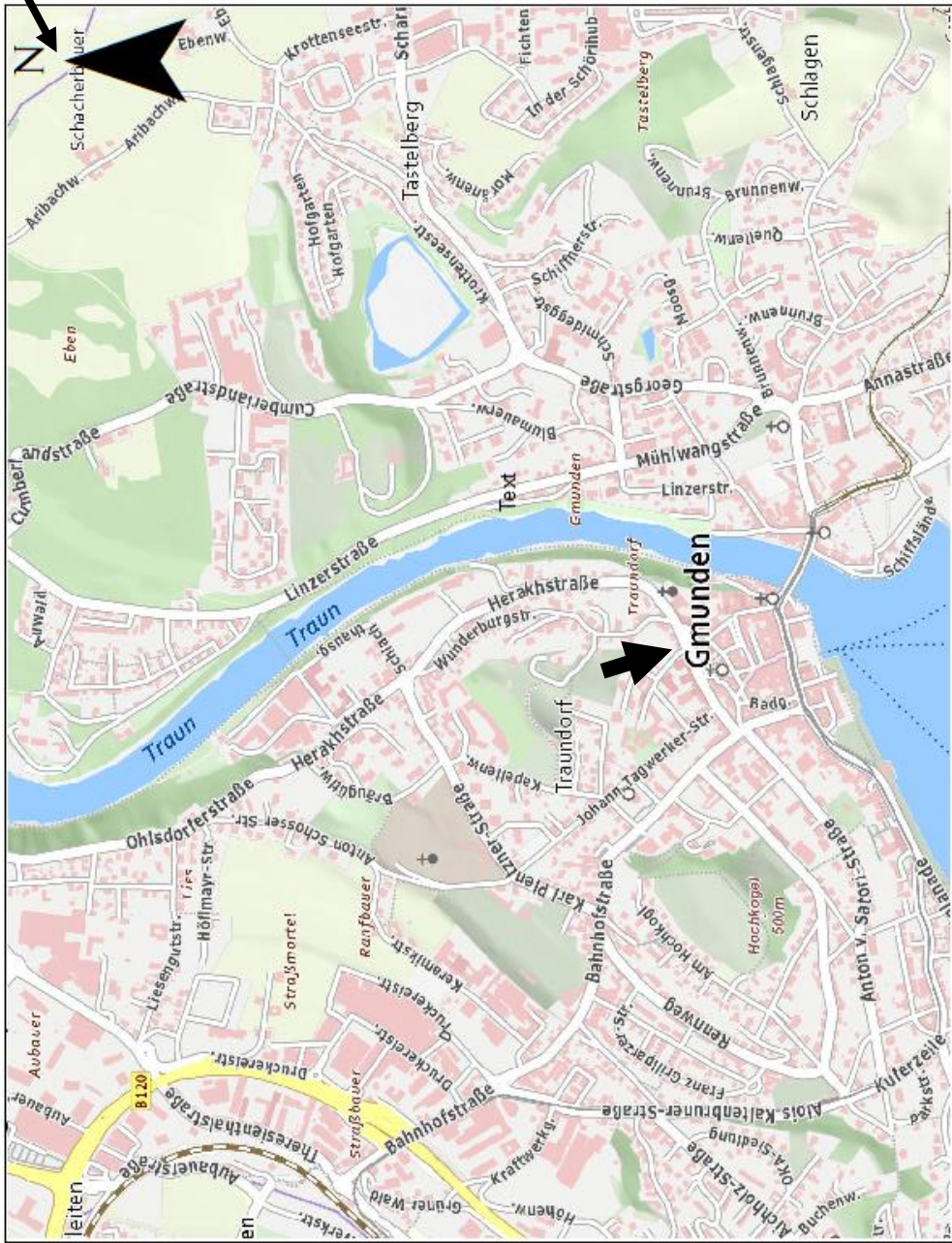
Weiteres:

- Kartentypen
- Koordinaten lesen
- Mit Maßstab umgehen (tatsächliche Größe berechnen)
- Generalisierung, Verebnung
- Topographie

Nordpfeil, Maßstab und Topographie

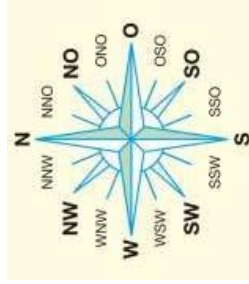
Verwaltungsgrundlage Österreich – Ausschnitt Gmunden

Beachte den **Titel**. Dieser hilft dir die Karte auf den ersten Blick räumlich und thematisch einzuordnen.



Karten sind genordet, das heißt, der obere Kartenrand weist im Normalfall in Richtung Norden. Der **Nordpfeil** zeigt dir immer die Nordrichtung an.

Mithilfe der **Windrose** (siehe unten) kannst du die Richtungen angeben. Du kannst auch sicher schon die Eselsbrücke „*Nie Ohne Seife Waschen*“, um dir die Reihenfolge der Himmelsrichtungen Norden, Osten, Süden und Westen zu merken.

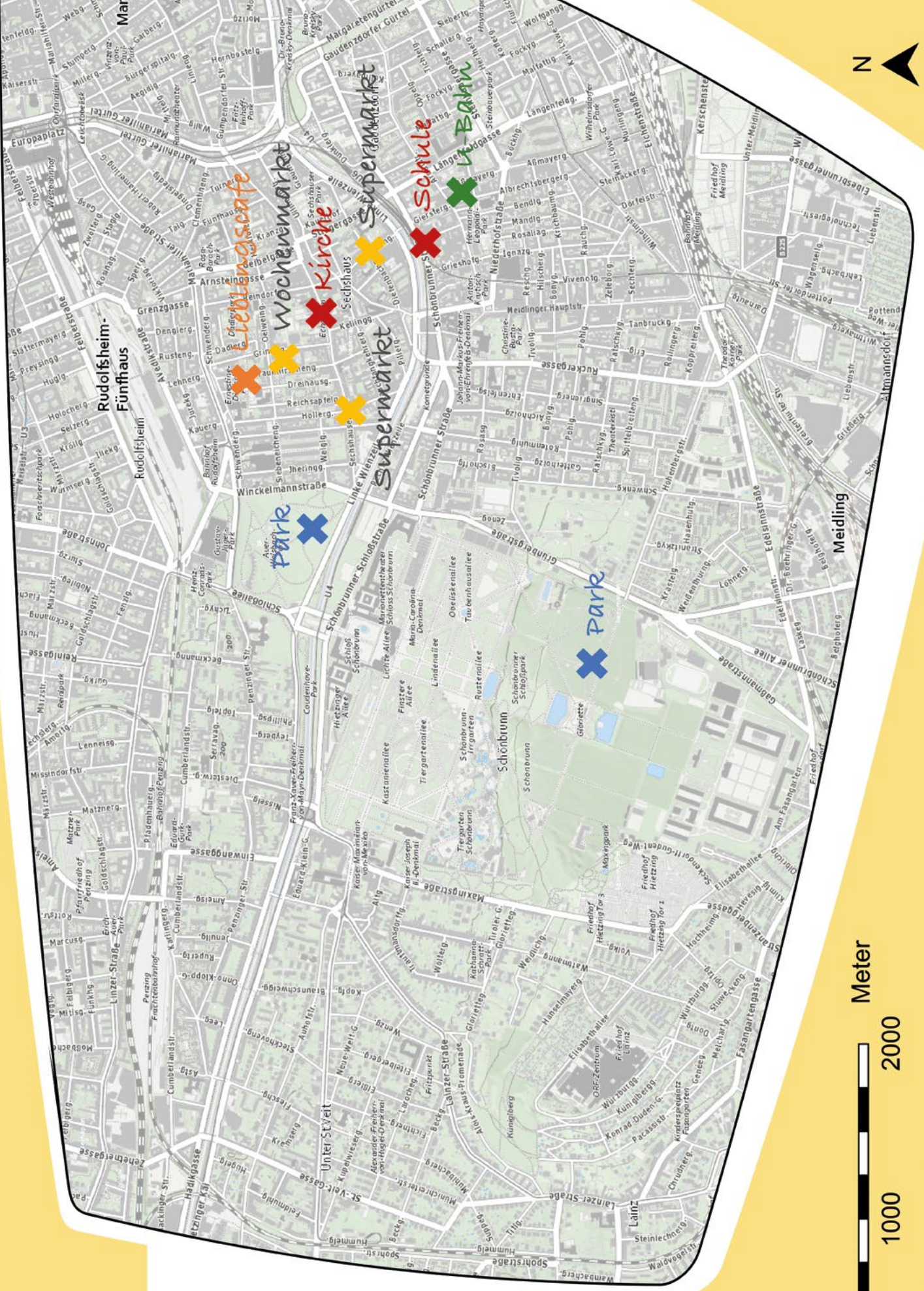


Karten enthalten das **Verkleinerungsverhältnis** und die **Maßstabsleiste**.

Kennst du deinen Ort?

Aktionskarte 1

- 1. Wo befinden sich wichtige öffentliche Orte in eurer Umgebung? Markiert Orte wie deine Schule, die nächste Kirche, Polizeistation, Feuerwehr oder Ähnliches mit Rot.**
- 2. Wo sind wichtige Freizeitorter? Markiert z.B. Sportanlagen, Kino, Skatepark oder Ähnliches mit Orange.**
- 3. Wo befinden sich Bahnhöfe oder Haltestellen? Markiert die nächsten Haltestationen zu eurer Schule in Grün.**
- 4. Wo gibt es Natur- und Erholungsgebiete? Markiert z.B. Wälder oder Seen in Blau.**
- 5. Gibt es noch andere wichtige Orte, die ihr auf der Karte markieren könntet? Tragt alle weiteren Orte, die in eurem täglichen Leben eine Rolle spielen, in Gelb ein.**



Meter



0 250 1000 2000

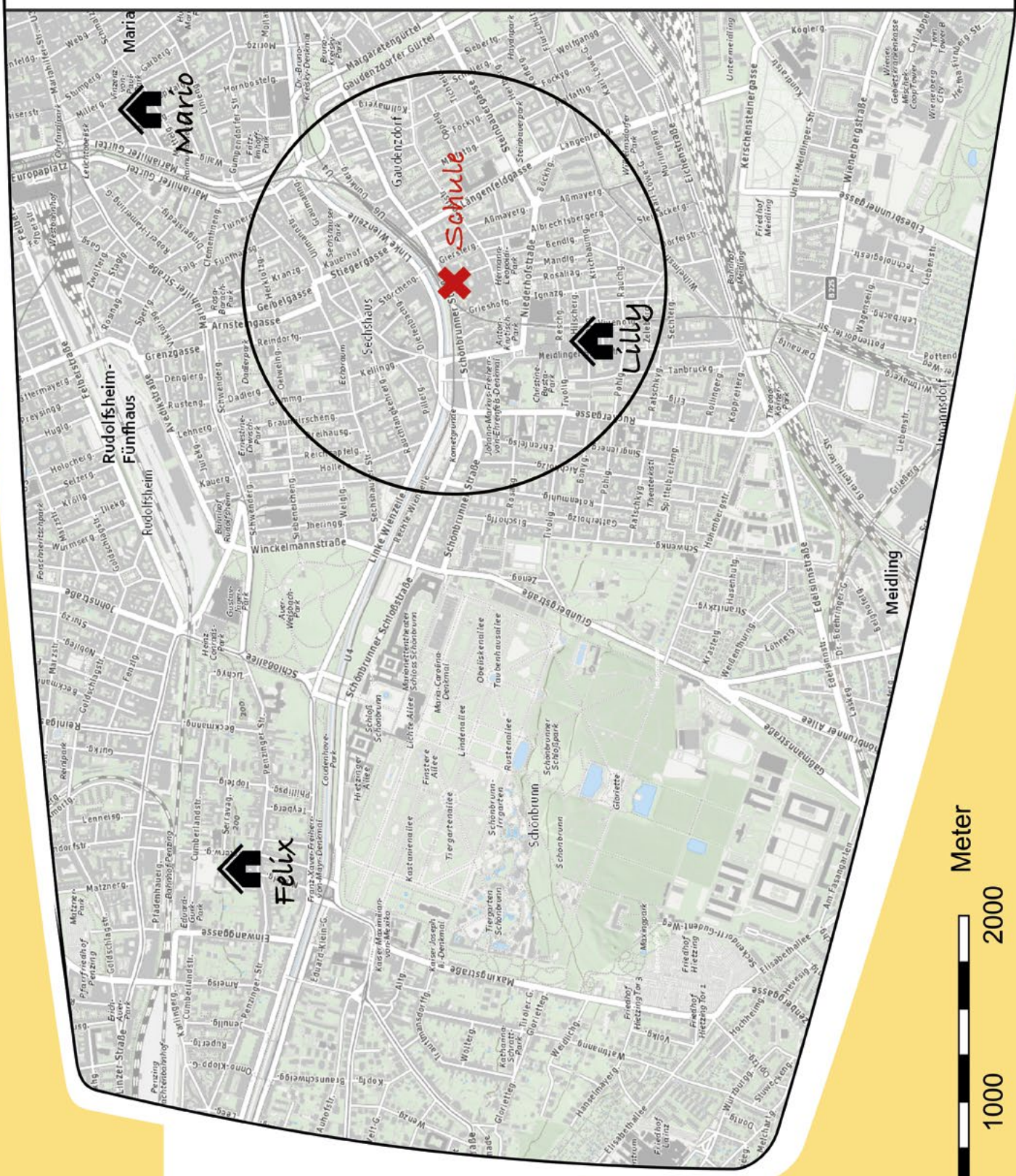
Datenquelle: basemap.at

Kennst du deinen Ort?

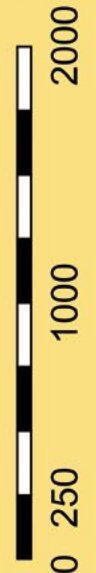
Aktionskarte 2

- 1. Schätzt auf der Karte ein, was ihr zu Fuß von eurer Schule aus in 10 Minuten erreichen könnt. Zeichnet einen Umkreis um die Schule, der eure Einschätzung zeigt. Die markierten Orte können euch dabei als Hilfestellung dienen.**
- 2. Wo wohnt ihr? Zeichnet euer Zuhause in die Karte ein. Falls ihr außerhalb des Kartenausschnittes wohnt, zeichnet ihr euren Punkt an den Kartenrand in der richtigen Himmelsrichtung.**





Meter



Stundenbild Mobilitätsdaten – von der Erhebung zur Analyse

Thema	Erhebung des Mobilitätsverhaltens, Möglichkeiten der Verkehrsmittelwahl
Methode	Mobilitätsbefragung in der Klasse inkl. anschließender Auswertung und Diskussion der Ergebnisse
Setting	Informatikraum oder Klassenraum mit Tablet-/Laptop-Ausstattung
Unterrichtsmaterial	PC/Tablet/Smartphone, Kopiervorlagen A-C, Excel-Vorlage, Schreibmaterial, 1 Aktionskarte mit Fragen. Optional: Beamer mit Internetanschluss
Fächer	<u>Unterrichtsgegenstände:</u> Informatik, Mathematik, Geographie <u>Unverbindliche Übung/Freigegegenstände:</u> Verkehrserziehung
Schulstufe	7. bis 8.
Dauer	2 UE
Literaturverweis	<ul style="list-style-type: none"> • Tomschy, R. et al. (2016). <i>Österreich unterwegs 2013/2014. Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätserhebung</i>. Wien: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. • Kandler, P. (2018). <i>Mobilitätsmanagement für Kinder, Eltern und Schulen</i>. Wien: Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (BMNT). • Toutenburg, H. & Heumann, C. (2008). <i>Eine Einführung in Methoden und Anwendungen mit R und SPSS</i>. Berlin, Heidelberg: Springer.
Schwerpunkte	Auseinandersetzung mit dem Thema Mobilität und Methoden zur Erhebung von Mobilität, Durchführung einer Erhebung und Kennenlernen statistischer Grundlagen, Verständnis individueller Mobilität im Zusammenhang von Verkehr und Umwelt



Einführung

Das Mobilitätsverhalten des Einzelnen, auch jenes der Schülerinnen und Schüler, trägt zum allgemeinen Verkehrsgeschehen bei. Dabei wird die verstärkte Pkw-Nutzung von Expertinnen und Experten nicht nur hinsichtlich der Erreichung der Umwelt- und Klimaziele als problematisch angesehen, sondern z.B. in Form von "Elterntaxis" vor Schulen auch als gefährlich erlebt.

Wie Mobilitätsverhalten gemessen und bewertet werden kann, soll den Schülerinnen und Schülern mithilfe einer Mobilitätserhebung vermittelt werden. Die Auswertungsergebnisse können dann zum Anlass genommen werden, verschiedene Fortbewegungsmittel im Kontext von Verkehr und Umwelt zu diskutieren.



Ziel

Mit der gemeinsamen Durchführung einer Mobilitätserhebung und der anschließenden Auswertung lernen die Schülerinnen und Schüler Erhebungsmethoden kennen, erhalten einen Einblick, wie man die Ergebnisse statistisch auswertet und wie man diese im Zusammenhang von Verkehrsgeschehen und Mobilitätsverhalten betrachten kann.



Arbeitsauftrag

Die Schülerinnen und Schüler beantworten Fragen zu ihrem Mobilitätsverhalten (online oder mittels Fragebogen) und bilden im Anschluss daran mit ihrer Sitznachbarin bzw. ihrem Sitznachbarn eine Zweiergruppe. Diese Zweiergruppen sollen die Ergebnisse der Umfrage auswerten und anschließend kurz im Klassenverband diskutieren. Jedes Paar benötigt zur Auswertung einen PC oder ein Tablet.



Ablauf und Regeln

Zur Durchführung der Mobilitätserhebung stehen zwei Optionen zur Verfügung: Die Fragen können über das Online-Tool Kahoot oder mittels Papierfragebogen beantwortet werden.

Variante 1: Mobilitätserhebung mittels Kahoot:

Die Pädagogin bzw. der Pädagoge ruft den Link

<https://bit.ly/2PLFcy3>

auf und projiziert die Umfrage mittels Beamer an die Wand, klickt auf „Play“ und wählt anschließend die Classic-Version aus. Die Schülerinnen und Schüler öffnen nun den Link

www.kahoot.it

auf ihrem Smartphone oder einem PC/Tablet und geben den Code ein, der auf der Startseite angegeben ist. Nach der Eingabe ihres „Vornamens“ sind die Schülerinnen und Schüler eingeloggt, und ihr Name erscheint auf der Umfrage-Startseite.

Anschließend kann die Pädagogin bzw. der Pädagoge die Umfrage starten – hierbei werden den Schülerinnen und Schülern die Fragen an der Wand und die Antworten auf ihrem eigenen Gerät angezeigt. Sobald eine Frage von allen beantwortet wurde, wird diese automatisch beendet und das Ergebnis (an der Wand) präsentiert.

Nach der Durchführung der Umfrage sollten die Ergebnisse von der Lehrperson sofort mittels Excel-Datei heruntergeladen werden.

Variante 2: Mobilitätserhebung mittels Fragebogen:

Die Schülerinnen und Schüler erhalten einen Mobilitätsfragebogen (siehe Kopiervorlage A), der kurz von der Pädagogin bzw. dem Pädagogen erklärt wird, um eventuelle Unklarheiten zu beseitigen. Danach haben die Schülerinnen und Schüler 5 Minuten Zeit, um den Fragebogen auszufüllen.

Folgende Fragen sind online oder mittels Fragebogen zu beantworten:

1. Wie bist du heute zur Schule gekommen?
2. Wie würdest du grundsätzlich am liebsten in die Schule kommen?
3. Wie oft gehst du generell zu Fuß?¹
4. Wie oft nutzt du generell das Fahrrad?

¹ Der Einfachheit halber sind hier nur Wege anzugeben, die ausschließlich zu Fuß zurückgelegt wurden (keine Kombinationen mit öffentlichen Verkehrsmitteln).

5. Wie oft nutzt du generell Fortbewegungsmittel wie Scooter oder Boards?
6. Wie oft nutzt du generell öffentliche Verkehrsmittel?
7. Wie kommt deine Mutter meist zur Arbeit?
8. Wie kommt dein Vater meist zur Arbeit?

Anmerkung: Falls eine Frage mit den zur Verfügung stehenden Antworten nicht beantwortet werden kann, ist die Frage auszulassen (z.B. Vater arbeitet von zu Hause aus).

Auswertung der Mobilitätserhebung:

Nachdem die Mobilitätsdaten (online oder schriftlich) erhoben wurden, werden die Ergebnisse im ersten Schritt in ein neues Excel-File übertragen. Wurde die Erhebung online durchgeführt, sind diese vom gespeicherten Kahoot-Dokument in die vorbereitete Excel-Vorlage zu übertragen (Anleitung Kopiervorlage B, Excel-Vorlage²).

Wurde die Befragung mittels Papierfragebogen durchgeführt, sammelt die Pädagogin bzw. der Pädagoge die Ergebnisse im Anschluss an der Tafel, sodass das Gesamtergebnis der Klasse für alle erkennbar ist. Danach wird dieses von den Schülerinnen und Schülern in die Excel-Vorlage übertragen.

Anschließend sollen die Schülerinnen und Schüler zu den Fragen 1-8 Diagramme erstellen. Sie erhalten dafür, falls notwendig, von der Lehrperson eine Schritt-für-Schritt-Anleitung (Kopiervorlage C).

Sind alle Diagramme erstellt, erhalten die Zweiergruppen die Aufgabe, folgende Analysen durchzuführen (Aktionskarte mit Fragen):

1. Analysiert die einzelnen Schulwege eurer Klasse und vergleicht sie mit den Arbeitswegen eurer Eltern (Vergleich von Frage 1 mit 7 und 8).
Diskussion: Welche Unterschiede bestehen?
2. Welche Fortbewegungsart wird in eurer Klasse am häufigsten angegeben, welche am zweithäufigsten (Vergleich der Fragen 3 bis 6)?
Diskussion: Ist eure Klasse eher selbständig und aktiv oder motorisiert und passiv unterwegs?
3. Vergleicht den aktuellen Modal-Split eurer Klasse mit euren Wunschvorstellungen zum Schulweg (Vergleich Frage 1 und 2).
Diskussion: Unterscheiden sich die angegebenen Fortbewegungsarten und falls ja, warum?

Im Anschluss an jede Aufgabe wird diese im Klassenverband verglichen und entsprechend der jeweiligen Fragestellung diskutiert.



Weiterführende Idee

Die Befragung könnte auch in einem größeren Umfang durchgeführt werden, in dem die Schülerinnen und Schüler z.B. Fragebögen in anderen Klassen austeilen und die Ergebnisse dann gemeinsam auswerten.

² Eine Excel-Vorlage kann bei Bedarf unter www.risi-und-ko.at heruntergeladen werden.



Hinweis

Jeder denkt beim Begriff „Statistik“ an Zahlen, Tabellen und Diagramme. Dabei ist Statistik aber nicht nur in der Wirtschaft oder Wissenschaft von Relevanz, statistische Informationen sind auch ein fester Bestandteil unseres Alltags. In jeder Zeitungs- ausgabe, jeder Sportberichterstattung oder jeder Umfrage wird auf Zahlensammlungen oder Messungen zurückgegriffen, die im Hinblick auf eine bestimmte Fragestellung ausgewertet wurden. Die Darstellung statistischer Sachverhalte ist also notwendig, um wichtige Entscheidungen treffen zu können. Beispielsweise geben Daten über die Altersstruktur einer Bevölkerung Aufschluss über die erforderliche Infrastruktur: Wie viele Krankenhäuser, Schulen oder auch öffentliche Verkehrsmittel werden im Land oder in einer Region überhaupt benötigt?

Gerade auch im Bereich der Mobilität ist die Kenntnis örtlicher Gegebenheiten und kausaler Hintergründe bestimmter Mobilitätsverhalten von größter Wichtigkeit. Die regelmäßige Erhebung und statistische Auswertung von Mobilitätsdaten – von der Nutzung der Hauptverkehrsmittel bis hin zur Anzahl der Neuzulassungen von Pkw – ermöglicht es, Mobilitätsangebote und Infrastruktur sinnvoll zu gestalten oder zu verändern.

Mehr über die Ursprünge und die Aufgaben der Statistik ist auch unter <https://bit.ly/2QD0Apl> zu erfahren (Stand 22. Nov. 2018).

Lösungsblatt

1. Analysiert die einzelnen Schulwege eurer Klasse und vergleicht sie mit den Arbeitswegen eurer Eltern (Vergleich von Frage 1 mit 7 und 8).

Hier sollte betrachtet werden, welche Unterschiede bei der Verkehrsmittelwahl von Eltern und Schülerinnen und Schülern auf Arbeits- und Schulwegen bestehen.

Hinweis: Oft werden Pkw-Fahrten mit längeren Wegen argumentiert. Tatsächlich sind aber 50 Prozent aller Pkw-Fahrten kürzer als fünf Kilometer¹, was gerade im Nahbereich das große Potenzial alternativer Mobilitätsformen, wie des Zufußgehens, Radfahrens oder der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, aufzeigt.

Mit den Schülerinnen und Schülern kann in diesem Zusammenhang diskutiert werden, warum trotzdem oft der Pkw genutzt wird und wie man das ändern könnte.

2. Welche Fortbewegungsart wird in eurer Klasse am häufigsten angegeben, welche am zweithäufigsten (Vergleich der Fragen 3 bis 6)?

Die Schülerinnen und Schüler sollen hier die Gelegenheit haben, sich mit ihrer eigenen Freizeit- und Alltagsmobilität auseinanderzusetzen. Es wird analysiert, ob sie ihre Wege eher eigenständig und aktiv oder motorisiert und als passive Mitfahrende zurücklegen.

Hinweis: Nur ein Fünftel der 10 bis 14 Jahre alten Schulkinder erfüllen die österreichischen Bewegungsempfehlungen von mindestens 60 Minuten pro Tag zur Förderung der Gesundheit².

Mit den Schülerinnen und Schülern kann diskutiert werden, wie ihre Altersgruppe zu mehr aktiver Mobilität motiviert werden könnte.

3. Vergleiche den aktuellen Modal-Split eurer Klasse mit euren Wunschvorstellungen zum Schulweg (Vergleich Frage 1 und 2)³.

Abschließend haben die Schülerinnen und Schüler die Möglichkeit, zu diskutieren, ob sie grundsätzlich gerne anders zur Schule kommen würden, als das normalerweise der Fall ist.

Welche Gründe werden von unterschiedlichen Seiten häufig für oder gegen aktive Mobilität (inkl. öffentlicher Verkehr) angeführt? Hier bietet es sich an, an die Ergebnisse der vorherigen Diskussionen anzuknüpfen.

Beispielargumente:

Motorisiert mobil	<ul style="list-style-type: none">• Zeitersparnis• Bequemlichkeit• weite Wege• bessere Transportmöglichkeiten
Aktiv mobil	<ul style="list-style-type: none">• Gesundheit und Fitness• CO2 Bilanz• Umwelt und Nachhaltigkeit• kostengünstig• Stärkung der Eigenständigkeit

1 BMLFUW, 2014

2 Titze et al., 2010

3 Siehe Definition Kopiervorlage C.

Mobilitätsdaten – von der Erhebung zur Analyse

Kopiervorlage A: Fragebogen

In diesem Fragebogen geht es um deinen Schulweg und den Arbeitsweg deiner Eltern, aber auch generell darum, wie bzw. mit welchen Verkehrsmitteln du unterwegs bist. Lies dir die Fragen und Antworten aufmerksam durch und kreuze anschließend die jeweils zutreffende Antwort an.

Fragestellungen

Antwortkategorien

Fragestellung	zu Fuß	Fahrrad/Scooter/Board	Pkw	Öffentl. Verkehrsmittel
1. Wie bist du heute zur Schule gekommen? <i>Wenn du unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt hast, kreuze bitte das an, welches du hauptsächlich genutzt hast.</i>	zu Fuß		Pkw	
2. Wie würdest du am liebsten in die Schule kommen?	zu Fuß	Fahrrad/Scooter/Board	Pkw	Öffentl. Verkehrsmittel
3. Wie oft gehst du generell zu Fuß? <i>Versuche bei dieser und den nächsten 3 Fragen abzuschätzen, wie oft du zu Fuß bzw. mit den anderen Verkehrsmitteln unterwegs bist.</i>	täglich	mind. 1x/Woche	mind. 1x/Monat	nie
4. Wie oft nutzt du generell das Fahrrad?	täglich	mind. 1x/Woche	mind. 1x/Monat	nie
5. Wie oft nutzt du generell Fortbewegungsmittel wie Scooter od. Boards?	täglich	mind. 1x/Woche	mind. 1x/Monat	nie
6. Wie oft nutzt du generell öffentliche Verkehrsmittel?	täglich	mind. 1x/Woche	mind. 1x/Monat	nie
7. Wie kommt deine Mutter meist zur Arbeit?	zu Fuß	Fahrrad/Scooter/Board	Pkw	Öffentl. Verkehrsmittel
8. Wie kommt dein Vater meist zur Arbeit?	zu Fuß	Fahrrad/Scooter/Board	Pkw	Öffentl. Verkehrsmittel

Mobilitätsdaten – von der Erhebung zur Analyse

Kopiervorlage B: Übertragung der Umfrageergebnisse in ein neues Excel-File

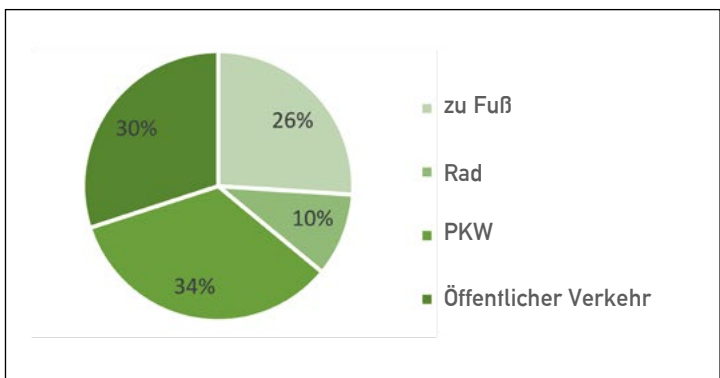
1. Öffnet das Excel-Dokument mit den eben gespeicherten Umfrageergebnissen.
Die ersten beiden Blätter (Tabs) geben einen allgemeinen Überblick zu der Umfrage. „Question 1“ zeigt die Antworten von Frage 1, „Question 2“ zeigt die Antworten von Frage 2 usw.
2. Klickt auf den Tab „Question 1“ – dort seht ihr die Ergebnisse der ersten Frage zum Schulweg.
3. Tragt die Zahlen der 4 Antwortkategorien an der richtigen Stelle in die Excelvorlage ein (siehe Beispiel).

Fragestellungen	Antwortkategorien			
1. Wie bist du heute zur Schule gekommen?	zu Fuß	Fahrrad/Scooter/Board	Pkw	öffentlich
	5	3	4	10
2. Wie würdest du am liebsten in die Schule kommen?	zu Fuß	Fahrrad/Scooter/Board	Pkw	öffentlich
3. Wie oft gehst du generell zu Fuß?	fäglich	mind. 1x/Woche	mind. 1x/Monat	nie
4. Wie oft nutzt du generell das Fahrrad?	fäglich	mind. 1x/Woche	mind. 1x/Monat	nie
5. Wie oft nutzt du generell Fortbewegungsmittel wie Scooter od. Boards?	fäglich	mind. 1x/Woche	mind. 1x/Monat	nie
6. Wie oft nutzt du generell öffentliche Verkehrsmittel?	fäglich	mind. 1x/Woche	mind. 1x/Monat	nie
7. Wie kommt deine Mutter meist zur Arbeit?	zu Fuß	Fahrrad/Scooter/Board	Pkw	öffentlich
8. Wie kommt dein Vater meist zur Arbeit?	zu Fuß	Fahrrad/Scooter/Board	Pkw	öffentlich

4. Klickt auf den Tab „Question 2“ – dort sehr ihr die Ergebnisse der zweiten Frage.
5. Überträgt die Ergebnisse der weiteren Fragen 2-8 wie beschrieben.
6. Speichert das Dokument ab.

Was ist der Modal-Split?

Der Modal-Split zeigt an, welche Verkehrsmittel wie stark genutzt werden. Also der Anteil der Wege, die zu Fuß, mit dem Fahrrad, dem öffentlichen Verkehr und dem Auto zurückgelegt werden.¹



Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (Modal Split) für Kinder von 6-14 Jahren in Österreich¹

Erstellt Diagramme zu den Umfrageergebnissen

1. Erstellt für jede Frage einzeln ein Kreisdiagramm wie abgebildet. Dazu markiert ihr die Ergebnisse, die im Kreisdiagramm abgebildet sein sollen, und fügt ein 2D-Kreisdiagramm ein (siehe Schritte a-c).
2. Bearbeitet euer Diagramm – ihr könnt den Titel ändern, eine Datenbeschriftung hinzufügen oder die Farben ändern (siehe Schritt d).
3. Analysiert und diskutiert die Ergebnisse anhand der vorgegebenen Fragestellungen.

¹ Tomschy, R. et al. (2016). Österreich unterwegs 2013/2014. Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“. Wien: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie.

Mobilitätsdaten – von der Erhebung zur Analyse

1. Analysiert die einzelnen Schulwege eurer Klasse und vergleicht sie mit den Arbeitswegen eurer Eltern (*Vergleich von Frage 1 mit 7 und 8*).

Diskussion: Welche Unterschiede bestehen?

2. Welche Fortbewegungsart wird in eurer Klasse am häufigsten angegeben, welche am zweithäufigsten (*Vergleich der Fragen 3 bis 6*)?

Diskussion: Ist eure Klasse eher selbständig und aktiv oder motorisiert und passiv unterwegs?

3. Vergleicht den aktuellen Modal-Split eurer Klasse mit euren Wunschvorstellungen zum Schulweg (*Vergleich Frage 1 und 2*).

Diskussion: Unterscheiden sich die angegebenen Fortbewegungsarten und falls ja, warum?

Stundenbild Elterntaxi – Nein danke!

Thema	Bewusstmachen der Vorteile des selbständig zurückgelegten Schulweges
Methode	Internetrallye mit anschließender Gruppendiskussion <i>Zunächst sind konkrete Fragen in Kleingruppen mit Hilfe des Internets (z.B. Smartphones) zu beantworten. Die Antworten werden vor der Klasse präsentiert und gegebenenfalls diskutiert und erweitert. Optional: Gestaltung von Plakaten oder Flyern für Schulveranstaltungen</i>
Setting	Klassenraum, Aula (Schulveranstaltungen)
Unterrichtsmaterial	je Kleingruppe 1 Aktionskarte mit Fragen zu einem ausgewählten Themenbereich (Elterntaxi, selbständig mobil, Bewegung), Schreib-/Zeichenmaterial, Smartphone bzw. PC/Laptop
Fächer	<u>Unterrichtsgegenstände:</u> Deutsch, Bildnerische Erziehung, Informatik, Kommunikation und Sozialkompetenz/Soziales Lernen <u>Unverbindliche Übung/Freigegegenstände:</u> Verkehrserziehung, Einführung in die Informatik
Schulstufe	5. bis 7.
Dauer	1 UE (Internetrallye) sowie optional 2 UE (Gestaltung der Plakate/Flyer)
Literaturverweis	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Titze, S. et al. (2010). Österreichische Empfehlungen für gesundheitswirksame Bewegung. Wien: Bundesministerium für Gesundheit, Gesundheit Österreich GmbH, Geschäftsbereich Fonds Gesundes Österreich (Eigenverlag).</i> • <i>Scottish Government (2002). Why do parents drive their children to school. https://www2.gov.scot/Publications/2002/09/15148/9207 (Stand 30. Nov. 2018).</i>
Schwerpunkte	Auseinandersetzung mit dem Thema Aktive Mobilität, selbständiges Arbeiten und Präsentieren



Einführung

Das Stundenbild beschäftigt sich mit den Vorteilen aktiver Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Immer mehr Schülerinnen und Schüler werden mit dem Auto in die Schule gebracht und von dort wieder abgeholt. Zum Teil geschieht dies aus Angst der Eltern vor möglichen Gefahren auf dem Schulweg.

Im Rahmen dieser Unterrichtseinheiten sollen einerseits die Nachteile der sogenannten „Elterntaxis“ erörtert und andererseits die positiven Aspekte des selbständig zurückgelegten Schulwegs erarbeitet werden. Neben Sicherheitsaspekten sollen dabei auch die positiven Auswirkungen auf Gesundheit und Umwelt zur Sprache kommen.



Ziel

Die Schülerinnen und Schüler kennen nun die Vorteile aktiver Mobilität und haben sich mit den Aspekten der Verkehrssicherheit, Umwelt und Gesundheit eines selbständig zurückgelegten Schulweges – sei es zu Fuß, mit dem Scooter bzw. Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln – auseinandergesetzt. Durch die Präsentation der selbst gestalteten Flyer und/oder Plakate sollen auch die Eltern für diese Thematik sensibilisiert werden.



Arbeitsauftrag

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

Optional: In weiteren Unterrichtseinheiten werden auf Basis der Präsentationen Plakate und Flyer gestaltet, welche den Eltern im Rahmen von Informationsveranstaltungen präsentiert werden.



Ablauf und Regeln

Die Klasse wird in drei oder sechs Kleingruppen unterteilt. Jede Gruppe setzt sich zusammen und erhält eine der drei Aktionskarten „Elterntaxi - nein danke!“ mit einem konkreten Arbeitsauftrag.

Die jeweilige Aktionskarte legt hierbei das Themengebiet („Elterntaxi – muss das sein?“, „Selbstständig – aber sicher!“ und „Bewegung ist gesund!“) und die zu beantwortenden Fragen fest. Die Schülerinnen und Schüler erhalten anschließend etwa 20 Minuten Zeit, um die Fragestellungen mit Hilfe ihres Smartphones bzw. Laptops, PC o.ä. zu beantworten. Um die Präsentation der Gruppenergebnisse zu erleichtern, sollten die Antworten auf die Fragen in der Gruppenarbeitsphase verschriftlicht werden (z.B. Flipchart, Whiteboard, Power-Point-Präsentation).

Die Antworten sind im Anschluss gruppenweise vor der gesamten Klasse zu präsentieren und können diskutiert und erweitert werden. Die gesamte Klasse wählt abschließend gemeinsam drei bis fünf Argumente aus, die Eltern von den Vorteilen eines selbständig zurückgelegten Schulwegs überzeugen sollen.

Optional werden in einer weiteren Unterrichtseinheit mit den ausgewählten Argumenten Plakate und/oder Flyer gestaltet, welche den Eltern im Rahmen von Informationsveranstaltungen (z.B. Elternabend, Elternsprechtag) präsentiert werden sollen. Die Flyer sollen zu Stoßzeiten zudem vor der Schule an die Lenkerinnen und Lenker von Elterntaxis verteilt werden.



Hinweis

Das Stundenbild ist besonders empfehlenswert, wenn Elterntaxis ein Problem darstellen bzw. viele Kinder mit dem Auto in die Schule gebracht werden. Um die Kinder auf die Thematik einzustimmen, kann zum Einstieg der Kurzfilm „Selbstständig zur Schule“¹ des Landes Vorarlberg gezeigt werden, der die Problematik des Elterntaxis in etwas überspitzter Weise aufarbeitet.

Das Stundenbild besteht aus zwei Teilen und kann durchaus in zwei unterschiedlichen Fächern angewendet werden. Während der erste Teil (1-2 UE) die Ausarbeitung bzw. die Internetrecherche umfasst, geht es im zweiten Teil (2 UE) um die Gestaltung der Plakate und Flyer, wobei sich hier Fächer wie Informatik oder Bildnerische Erziehung anbieten würden. Es ist auch möglich nur den ersten Teil mit den Schülerinnen und Schülern durchzuführen. Für die Rechercharbeit der Schülerinnen und Schüler können beispielsweise folgende Links (Stand 2020) herangezogen werden:

Warum selbständig zur Schule? Eine Information für Eltern und LehrerInnen

https://www.regionale-mobilitaet.at/wp-content/uploads/2015/11/Mobilitaet_im_Unterricht_InfoBlatt_Warum_selbst%C3%A4ndig_zur_Schule.pdf

Zu Fuß zur Schule, Leitfaden für Pädagoginnen und Pädagogen

https://www.wienzufuss.at/wp-content/uploads/sites/3/2017/03/Zu-Fu%C3%9F-zur-Schule-Leitfaden_2016fin.pdf

Kinderfreundliche Mobilität: Ein Leitfaden für eine kindergerechte Verkehrsplanung und -gestaltung

<https://styriavitalis.at/wp-content/.../11/2014leitfadenkinderfreundlichemobilitaet.pdf>

Gesundheitsfördernde Bewegung und körperliche Aktivität im Alltag

<https://www.sozialministerium.at/Themen/Gesundheit/Gesundheitsfoerderung/Bewegung.html>

Mobilitätsagentur Wien

<https://www.wienzufuss.at/>

Das österreichische Schulportal

<https://www.schule.at/portale/volksschule/faecher/verkehrserziehung.htm>

Online-Ratgeber zur Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung des Bundesministeriums für Bildung, Wissenschaft und Forschung (BMBWF)

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



Weiterführende Idee

Wenn das Thema vertieft werden soll, können die Schülerinnen und Schüler die Argumente der Eltern für Elterntaxis aufgreifen und die unterschiedlichen Auffassungen in Form eines Rollenspiels aus unterschiedlichen Perspektiven darstellen. Dazu können auch Interviews mit Lenkerinnen und Lenkern von Elterntaxis geführt werden.

Um möglichst viele Schülerinnen und Schüler sowie Eltern zu erreichen, können die Plakate und Flyer auch auf der Schulhomepage veröffentlicht werden.

Auch die Möglichkeit, Expertinnen und Experten (Polizistinnen/Polizisten, Ärztinnen/Ärzte, etc.) zu diesem Thema zu befragen bzw. miteinzubinden, kann in Erwägung gezogen werden.

1 <https://www.youtube.com/watch?v=OfBEnyXBgeo> (Stand 30. Nov. 2018)

Lösungsblatt

Aktionskarte 1: Elterntaxi – muss das sein?

1. Warum bringen viele Eltern ihre Kinder regelmäßig mit dem Auto in die Schule?

Beispielantworten:

- aus Angst vor potenziellen Gefahren am Schulweg
- weil sie ohnehin um diese Uhrzeit in die Arbeit fahren
- weil ein selbständig zurückgelegter Schulweg aus Sicht der Eltern für das Kind nicht zumutbar ist (aufgrund von Witterung, Entfernung, ...)

2. Welche Nachteile bzw. Gefahren bringen die sogenannten „Elterntaxis“ mit sich?

Beispielantworten:

- Gefährdung anderer Schülerinnen und Schüler durch erhöhtes Verkehrsaufkommen vor den Schulen
- weniger Bewegung/körperliche Aktivität der Schülerinnen und Schüler
- erhöhte Abgasbelastung innerhalb des Fahrzeugs
- soziale Interaktion mit Freundinnen und Freunden beginnt erst in der Schule

3. Welche Alternativen gibt es zum Elterntaxi, um in die Schule zu kommen?

Beispielantworten:

- zu Fuß gehen
- mit dem Fahrrad fahren (Voraussetzung unter 12 Jahren: Radfahrausweis)
- Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel (Schulbus, Bus, Zug, Straßenbahn, ...)
- „Trendsportgeräte“ wie z.B. Scooter benutzen (Achtung auf gesetzliche Bestimmungen, siehe dazu das Stundenbild „Trendig & smart unterwegs“ im Kapitel „Risiko und Gruppendruck“)

Aktionskarte 2: Selbständig – aber sicher!

1. Warum ist es für Kinder wichtig, selbständig Erfahrungen im Straßenverkehr sammeln zu können?

Beispielantworten:

- um Verkehrskompetenz zu erlangen
- um wichtige Erfahrungen zur Stärkung der Selbstverantwortung und des Selbstbewusstseins machen zu können (Voraussetzung für unfallfreie Fortbewegung)
- um das Unfall- und Verletzungsrisiko zu senken, da durch mehr Bewegung die motorische Geschicklichkeit verbessert wird

2. Was müsst ihr machen, um sicher zu Fuß oder mit dem Scooter bzw. Fahrrad zur Schule zu gelangen?

Beispielantworten:

- euch an Verkehrsregeln halten
- auf andere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer achten

- geeignete Ausrüstung haben
- Scooter und Fahrrad müssen in einem verkehrssicheren Zustand sein
- euch auf den Verkehr konzentrieren
- auf sichtbare Kleidung achten (Reflektoren benutzen)
- Vorbild für die Kleineren sein

3. Welche Vorkehrungen werden vonseiten der Gemeinde/Polizei/Schule getroffen, um Schulwege sicherer zu machen?

Beispielantworten:

- regelmäßige Polizeipräsenz an gewissen Örtlichkeiten vor Unterrichtsbeginn
- Einsatz von Schülerlotsen
- Informationen vonseiten der Polizei im Schulunterricht
- Montage von Hinweisschildern („Achtung Schulweg“ o.ä.)

Aktionskarte 3: Bewegung ist gesund!

1. Wie viele Minuten Bewegung pro Tag werden für Kinder und Jugendliche empfohlen?

Beispielantworten:

- Kinder und Jugendliche sollten jeden Tag insgesamt mindestens 60 Minuten mit zumindest mittlerer Intensität körperlich aktiv sein (z.B. gehen, Rad fahren, Ball spielen).
- Falls sitzende Tätigkeiten länger als 60 Minuten dauern, werden zwischendurch kurze Bewegungseinheiten empfohlen.

2. Welche Vorteile hat es aus gesundheitlicher Sicht, den Schulweg zu Fuß oder mit dem Scooter bzw. Fahrrad zurückzulegen?

Beispielantworten:

- mehr Bewegung/körperliche Aktivität
- Förderung der psychomotorischen Entwicklung
- verbesserte Körper- und Raumwahrnehmung
- verbesserte räumliche Orientierung
- Reduktion der Verletzungsgefahr durch erhöhte Geschicklichkeit

3. Wie wirkt sich Bewegung auf die Aufmerksamkeit und Konzentrationsfähigkeit aus?

Beispielantworten:

- Die Aufmerksamkeit wird gesteigert.
- Man kann sich in der Schule besser konzentrieren, da man einerseits vermehrt Sauerstoff durch die Bewegung im Freien aufgenommen hat und andererseits die motorische Bewegung selbst sich positiv auf die Konzentration auswirkt.
- Schülerinnen und Schüler können in der Schule besser „ruhig sitzen“, wenn sie zuvor schon körperlich aktiv waren.

Elterntaxi – nein danke!

Aktionskarte 1: Elterntaxi – muss das sein?

- 1. Warum bringen viele Eltern ihre Kinder regelmäßig mit dem Auto in die Schule?**
- 2. Welche Nachteile bzw. Gefahren bringen die sogenannten „Elterntaxis“ mit sich?**
- 3. Welche Alternativen gibt es zum Elterntaxi, um in die Schule zu kommen?**



Elterntaxi – nein danke!

Aktionskarte 2: Selbständig – aber sicher!

- 1. Warum ist es für Kinder wichtig, selbständig Erfahrungen im Straßenverkehr sammeln zu können?**
- 2. Was müsst ihr machen, um sicher zu Fuß oder mit dem Scooter bzw. Fahrrad zur Schule zu gelangen?**
- 3. Welche Vorkehrungen werden vonseiten der Gemeinde/Polizei/Schule getroffen, um Schulwege sicherer zu machen?**



Elterntaxi – nein danke!

Aktionskarte 3: Bewegung ist gesund!

1. Wie viele Minuten Bewegung pro Tag werden für Kinder und Jugendliche empfohlen?
2. Welche Vorteile hat es aus gesundheitlicher Sicht, den Schulweg zu Fuß oder mit dem Scooter bzw. Fahrrad zurückzulegen?
3. Wie wirkt sich Bewegung auf die Aufmerksamkeit und Konzentrationsfähigkeit aus?



Stundenbild | Ausgebremst?

Thema	E-Scooter im Straßenverkehr
Methode	Comic mit anschließender Google-Recherche und Gruppendiskussion <i>Im Comic wird die Verwendung eines E-Scooters im Straßenverkehr dargestellt. Die Situation ist anschließend jeweils zu zweit zu analysieren, und eigene Erfahrungen sollen besprochen werden. Den Abschluss bildet eine Diskussion mit der ganzen Klasse.</i>
Setting	Klassenraum
Unterrichtsmaterial	Comic „Ausgebremst?“, PC oder mobile Endgeräte wie Smartphone, Tablet, Notebook oder Laptop
Fächer	<u>Unterrichtsgegenstände:</u> Deutsch, Fremdsprachen <u>Unverbindliche Übung/Freigegegenstände:</u> Verkehrserziehung
Schulstufe	6. bis 7.
Dauer	1-2 UE
Schwerpunkte	Auseinandersetzung mit dem Thema E-Scooter im Straßenverkehr



Einführung

Das Straßenbild in Österreichs Städten wird zunehmend auch von E-Scootern geprägt. Die verstärkte Nutzung von E-Scootern im Alltag ist unter anderem auf die neu hinzugekommenen Verleihsysteme zurückzuführen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Anzahl der elektrisch betriebenen Geräte auch im privaten Bereich – vor allem bei jungen Verkehrsteilnehmenden – und in ländlichen Gebieten steigen wird. Daher ist es unerlässlich, dass Schülerinnen und Schüler die rechtlichen Rahmenbedingungen und Verhaltensvorschriften in Sachen E-Scooter kennen.

Grundsätzlich ist die Benutzung von Scootern in Österreich – je nach Antriebsart – unterschiedlich geregelt. Seit der 31. StVO-Novelle (01.06.2019) werden E-Scooter in Österreich rechtlich wie Fahrräder behandelt. Da damit auch Kinder ab 12 Jahren (mit Radfahrausweis bereits ab der 4. Schulstufe) allein mit einem E-Scooter unterwegs sein dürfen, sollten diese über die wichtigsten Regeln im Straßenverkehr informiert sein.



Ziel

Die Schülerinnen und Schüler setzen sich detailliert mit ihren bereits gemachten (E-)Scooter-Erfahrungen auseinander und lernen wichtige Regelunterschiede von muskelbetriebenen und mit Elektromotor betriebenen Geräten kennen.



Arbeitsauftrag

Die Schülerinnen und Schüler betrachten den Comic „Ausgebremst?“ und analysieren anschließend in Zweiergruppen die dargestellte Situation sowie ähnliche Situationen, die sie selbst schon im Alltag erlebt haben, anhand der Aktionskarte „Ausgebremst?“. Zur Beantwortung der Frage 3 kann an einem PC, Laptop/Notebook, Tablet oder am Smartphone eine Internetrecherche durchgeführt werden.



Ablauf und Regeln

Die Schülerinnen und Schüler lesen zur thematischen Einleitung den Comic „Ausgebremst?“. (Anmerkung: Eine animierte Version des Comics ist auf der Website www.risi-und-ko.at zu finden bzw. kann der Comic bei Bedarf auch 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. Wisst ihr, welches Problem Hugo mit dem E-Scooter hatte? Wieso ist der E-Scooter plötzlich langsamer geworden?
2. Habt ihr schon Erfahrungen mit einem Scooter bzw. einem E-Scooter gemacht? Falls ja, gab es beim Fahren schon einmal Schwierigkeiten?
3. Für Scooter und E-Scooter gelten unterschiedliche Regeln.
 - a. Wisst ihr, **wo** man mit dem Scooter fahren darf und wo mit dem E-Scooter?
 - b. Wisst ihr, **ab welchem Alter** man mit dem Scooter bzw. dem E-Scooter allein unterwegs sein darf?

Zur Beantwortung der Fragen 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 für die Schülerinnen und Schüler an die Wand projiziert oder 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. Bei der anschließenden Diskussion kann die Pädagogin bzw. der Pädagoge auch noch weitere rechtliche Informationen einfließen lassen:

- Kinder bis 12 Jahre müssen beim E-Scooter-Fahren einen Helm tragen.
- Das Fahren zu zweit ist nicht erlaubt.
- Telefonieren unterwegs ist nur mit Freisprecheinrichtung erlaubt.



Hinweis

Die Schülerinnen und Schüler können darauf aufmerksam gemacht werden, dass im Comic schon erste Hinweise zu finden sind, auf welchen Verkehrsflächen man mit dem Scooter bzw. dem E-Scooter unterwegs sein darf.

Frage 2: Falls den Kindern der Unterschied zwischen den beiden Geräten nicht klar ist, sollte dieser von der Pädagogin bzw. dem Pädagogen kurz erklärt werden: Unter einem Scooter ist ein rein muskelbetriebener Roller zu verstehen, E-Scooter besitzen einen Elektroantrieb.

Lösungsblatt

1. Wisst ihr, welches Problem Hugo mit dem E-Scooter hatte? Wieso ist der E-Scooter plötzlich langsamer geworden?

Der Akku war leer, daher hat der E-Scooter nicht mehr funktioniert.

2. Habt ihr selbst schon Erfahrungen mit einem Scooter bzw. einem E-Scooter gemacht? Falls ja, gab es beim Fahren schon einmal Schwierigkeiten?

Beispielsituationen:

- Handzeichengeben ist beim Abbiegen schwierig.
- Fahren auf unebenen Flächen wie z.B. Kopfsteinpflaster, Gehsteigkanten oder Kiesel ist unangenehm, und man kann leicht stürzen.
- Bei starkem Bremsen ist es schwieriger als beim Fahrrad, das Gleichgewicht zu halten.
- Das Fahren auf der Straße ist unangenehm, wenn Autos mit höherer Geschwindigkeit vorbeifahren.
- Unterschiedliche Geschwindigkeiten von Scooter-Fahrenden und Fußgängerinnen bzw. Fußgängern können zu gefährlichen Situationen führen.

3. Für Scooter und E-Scooter gelten unterschiedliche Regeln.

Beispielantworten:

a. Wisst ihr, wo man mit dem Scooter fahren darf und wo mit dem E-Scooter?

Für **muskelbetriebene Scooter** gelten die Verhaltensvorschriften für Fußgängerinnen und Fußgänger. Das bedeutet:

- ⇒ Es dürfen Fußgängeranlagen wie **Gehsteig und Gehweg** genutzt werden.
- ⇒ Wer in Fußgängerzonen, Begegnungszonen oder Wohn- und Spielstraßen unterwegs ist, muss seine Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr anpassen.
- ⇒ Ein Fahren auf Fahrradanlagen oder auf der Fahrbahn ist nicht erlaubt.

Für **E-Scooter-Fahrende** gelten im Straßenverkehr dieselben Regeln wie für Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer, sofern eine maximale Motorleistung von 25 km/h (oder 600 Watt) nicht überschritten wird. Das bedeutet:

- ⇒ Ist eine **Radfahranlage** vorhanden, muss diese benutzt werden. Ansonsten ist die **Fahrbahn** zu nutzen.
- ⇒ Wer in Begegnungszonen oder Spiel- und Wohnstraßen unterwegs ist, muss seine Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr anpassen.
- ⇒ Gehwege, Gehsteige und Fußgängerzonen dürfen nicht befahren werden.

b. Wisst ihr, ab welchem Alter man mit dem Scooter bzw. dem E-Scooter alleine unterwegs sein darf?

Mit dem **Scooter** darf man ab 8 Jahren alleine, also ohne Aufsicht einer mindestens 16 Jahre alten Begleitperson, fahren.

Mit dem **E-Scooter** darf man ab 12 Jahren allein fahren, im Besitz eines Radfahrausweises aber bereits ab 10 bzw. 9 Jahren (sofern die vierte Schulstufe besucht wird).

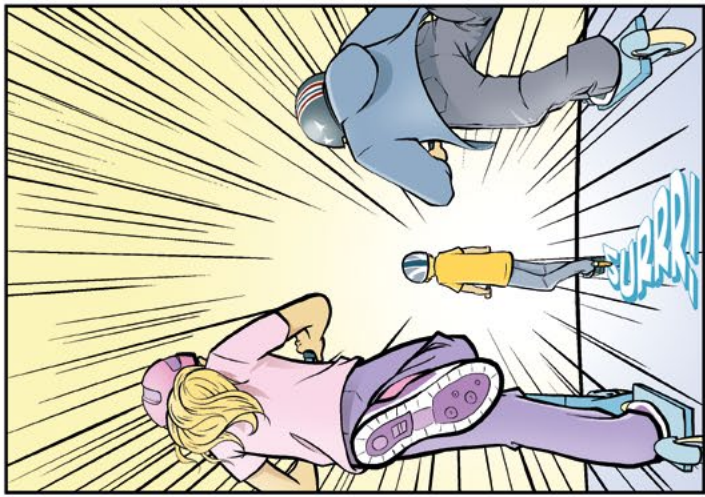
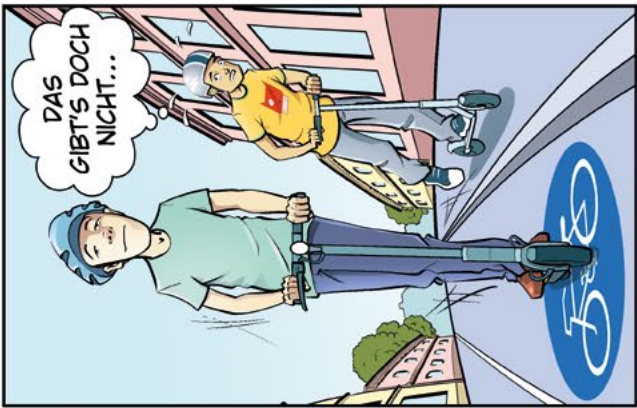
Die Regelungen können im Detail der nachstehenden Tabelle entnommen werden.

	E-Scooter (§§ 2 Abs 1 Z 19 StVO und 88b StVO)	Muskelbetriebener Scooter (§ 2 Abs 1 Z 19 StVO)
Gesetzliche Bezeichnung	Klein- und Miniroller mit elektrischem Antrieb	Klein- und Miniroller
Kategorisierung	<ul style="list-style-type: none"> Zur Verwendung außerhalb der Fahrbahn bestimmtes Kleinfahrzeug Daher kein Fahrzeug im Sinne der StVO, jedoch (im eingeschränkten Maß) wie ein Fahrrad zu behandeln 	<ul style="list-style-type: none"> Zur Verwendung außerhalb der Fahrbahn bestimmtes Kleinfahrzeug Daher kein Fahrzeug im Sinne der StVO
Zulässige Leistungsgrenzen	<ul style="list-style-type: none"> Max. 600 Watt Bauartgeschwindigkeit max. 25 km/h 	Keine
Ausstattung	<ul style="list-style-type: none"> Keine Sitzvorrichtung Lenkstange Trittbrett Äußerer Felgendurchmesser max. 300 mm Zumindest 1 Bremsvorrichtung Rückstrahler oder Rückstrahlfolien, nach vorne weiß, nach hinten rot, zur Seite gelb Bei Dunkelheit und schlechter Sicht vorne weißes Licht und hinten rotes Rücklicht 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Sitzvorrichtung Lenkstange Trittbrett Äußerer Felgendurchmesser max. 300 mm
Verhaltenspflichten	<ul style="list-style-type: none"> Verhaltensvorschriften für Radfahrerinnen und Radfahrer: Keine Gefährdung bzw. Behinderung anderer Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer 	<ul style="list-style-type: none"> Verhaltensvorschriften für Fußgängerinnen und Fußgänger: Keine Gefährdung bzw. Behinderung anderer Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, insb. Schrittgeschwindigkeit
Erlaubte Flächen	<ul style="list-style-type: none"> Radfahranlagen bzw. Fahrbahn In Wohnstraßen und Begegnungszonen nur in Schrittgeschwindigkeit 	<ul style="list-style-type: none"> Gehsteig, Gehweg Fußgängerzonen, Begegnungszonen, Wohn- und Spielstraßen
Mindestalter	<ul style="list-style-type: none"> Ab 12 Jahren Ab 10 bzw. 9 (sofern die vierte Schulstufe besucht wird) mit Radfahrausweis Unterhalb der genannten Altersgrenzen nur unter Aufsicht einer mind. 16-jährigen Begleitperson 	<ul style="list-style-type: none"> Ab 8 Jahren Unter 8 Jahren nur unter Aufsicht einer mind. 16-jährigen Begleitperson In Wohnstraßen kein Alterslimit
Helmpflicht	Bis 12 Jahre	Nein
Alkoholgrenze	Maximal 0,8 ‰	Nein

Ausgebremst?

1. Wisst ihr, welches Problem Hugo mit dem E-Scooter hatte? Wieso ist der E-Scooter plötzlich langsamer geworden?
2. Habt ihr schon Erfahrungen mit einem Scooter bzw. einem E-Scooter gemacht? Falls ja, gab es beim Fahren schon einmal Schwierigkeiten?
3. Für Scooter und E-Scooter gelten unterschiedliche Regeln.
 - a. Wisst ihr, wo man mit dem Scooter fahren darf und wo mit dem E-Scooter?
 - b. Wisst ihr, ab welchem Alter man mit dem Scooter bzw. dem E-Scooter alleine unterwegs sein darf?





Stundenbild E-Scooter: sinnvoll oder nicht?

Thema	Potenziale einer neuen Mobilitätsform
Methode	Brainstorming in Kleingruppen und anschließende Zusammenfassung der Ergebnisse in Plakatform im Klassenverband
Setting	Klassenraum
Unterrichtsmaterial	Haftnotizen (Post-its) oder Karten, Schreibmaterial, Flipchart- oder Packpapier, ev. Sprühkleber, E-Scooter-Foto
Fächer	<u>Unterrichtsgegenstände:</u> Deutsch, Fremdsprachen <u>Unverbindliche Übung/Freigegegenstände:</u> Verkehrserziehung
Schulstufe	6. bis 7.
Dauer	ca. 1 UE
Schwerpunkte	Auseinandersetzung mit dem Thema der Verkehrsmittelwahl und mit Vor- und Nachteilen von E-Scootern



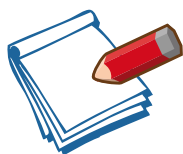
Einführung

Im Zentrum des Stundenbilds steht der E-Scooter, der im Unterschied zum klassischen Tretroller bzw. Micro-Scooter nicht mit Muskelkraft betrieben wird, sondern durch einen Motor, der seinen Strom aus Akkus bezieht. Seit 2016 prägt der E-Scooter vor allem in Städten mehr und mehr das Straßenbild und ergänzt oder ersetzt herkömmliche Mobilitätsformen wie das Zufußgehen, Radfahren oder Autofahren. In puncto Mobilität und Sicherheit birgt diese Entwicklung sowohl neues Konfliktpotenzial als auch neue Chancen, die gemeinsam mit den Schülerinnen und Schülern erarbeitet werden sollen.



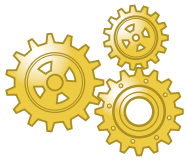
Ziel

Die Schülerinnen und Schüler setzen sich mit den Vor- und Nachteilen des E-Scooters auseinander, um das moderne Verkehrsmittel besser kennenzulernen und in weiterer Folge eine bewusste Entscheidung für bzw. gegen die Nutzung dieses Fahrzeugs treffen zu können.



Arbeitsauftrag

Die Klasse wird in Kleingruppen geteilt und erhält den Auftrag, gemeinsam Vor- und Nachteile von E-Scootern zusammenzutragen. Alle Vor- und Nachteile sind hierbei auf Kärtchen zu notieren, die im Anschluss an die Gruppenübung von der Pädagogin bzw. dem Pädagogen eingesammelt und einander auf einem Plakat gegenübergestellt werden. Abschließende Aufgabe der Pädagogin bzw. des Pädagogen ist es, die wichtigsten Vor- bzw. Nachteile noch einmal hervorzuheben.



Ablauf und Regeln

Die Pädagogin bzw. der Pädagoge erklärt den Schülerinnen und Schülern einleitend, was unter einem E-Scooter zu verstehen ist und zeigt ihnen zur Veranschaulichung ein Foto (siehe Vorlage), damit die Kinder in weiterer Folge alle das gleiche Verkehrsmittel bewerten. Anschließend sollte die Klasse in 5 bis 6 Kleingruppen geteilt werden, die in ca. 15 Minuten alle Vor- und Nachteile zusammentragen sollen, die ihnen spontan einfallen. Um ihnen das Brainstorming zu erleichtern, sollten die folgenden Schlagworte vorgegeben werden:

1. Mobilität und Alltagstauglichkeit
2. Verkehrssicherheit
3. Umwelt
4. Gesundheit
5. Kosten

Darüber hinaus ist es hilfreich, die Schülerinnen und Schüler darauf hinzuweisen, nicht nur an ihre eigenen Wege (z.B. Schulwege), sondern auch an die Wege ihrer Eltern (z.B. Arbeitswege) zu denken, wenn sie ihre Bewertung vornehmen.

Jede Kleingruppe notiert die Vor- und Nachteile kurz und knapp auf Haftnotizen bzw. Kärtchen, die sich bestenfalls farblich unterscheiden. Alternativ können die Kärtchen jedoch auch mit einem „+“ bzw. „-“ gekennzeichnet werden, damit die Unterscheidung auf den ersten Blick möglich ist.

Nach Ablauf der 15 Minuten werden die Notizen Gruppe für Gruppe von der Pädagogin bzw. dem Pädagogen entgegengenommen und auf einem Plakat verortet. Um die Stichworte für alle nachvollziehbar zu machen, sollte jede Notiz mit ein paar Worten näher erklärt werden.

Neben der Unterscheidung in Vor- und Nachteile sollte auf dem Plakat eine thematische Clusterung nach den 5 oben genannten Themenbereichen stattfinden. So sollte die Pädagogin/der Pädagoge Notizen zu einem Thema unmittelbar nebeneinander platzieren. Sind alle Notizen auf dem Plakat angebracht, kann so ohne großen Aufwand nachvollzogen werden, ob die Argumente vollständig sowie richtig sind und wo aus Sicht der Kinder die wesentlichen Vor- und Nachteile liegen. Auf beides sollte die Pädagogin bzw. der Pädagoge abschließend auch noch einmal eingehen. D.h. eventuell

- a. fehlende Punkte ergänzen,
- b. sachlich falsche Ansichten und Meinungen korrigieren und
- c. die wichtigsten Vor- und Nachteile zusammenfassen (siehe Lösungsblatt).

Damit sich die Schülerinnen und Schüler längerfristig mit der neuen Mobilitätsform auseinandersetzen, sollte das Plakat nach der Unterrichtseinheit noch einige Zeit im Klassenzimmer aufgehängt bleiben.



Hinweis

Sind nur sehr wenige Schülerinnen und Schüler mit E-Scootern vertraut, wird es ihnen möglicherweise schwerfallen, Argumente dafür bzw. dagegen zu sammeln. Die Kleingruppenarbeit kann in diesen Fällen sicher sinnvoll durch eine Online-Recherche, etwa am Smartphone oder PC, erleichtert werden.

Lösungsblatt

Beispielhafte Vor- und Nachteile von E-Scootern geclustert nach Schlagworten:

Mobilität und Alltagstauglichkeit:

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none">• Wege zu Bus- und Bahnhaltstellen können schnell und bequem zurückgelegt werden.• Durch das geringe Eigengewicht und die Möglichkeit des Zusammenklappens ist der E-Scooter gut im Kofferraum oder in öffentlichen Verkehrsmitteln transportierbar.• Kurze Autofahrten können ersetzt werden, sodass Stau seltener wird.• Das Fahren macht Spaß.• Man ist unabhängig von Fahrplänen.• Man spart im Vergleich zum Zufußgehen Zeit.• E-Scooter-Fahren ist weniger anstrengend als das Zufußgehen oder Radfahren.• Leihanbieter ermöglichen auch die gelegentliche Nutzung von E-Scootern.	<ul style="list-style-type: none">• E-Scooter sind lediglich für kurze Wege geeignet.• Das Fahren bei schlechtem Wetter ist unangenehm.• Abstellplätze und Absperrmöglichkeiten fehlen häufig.• Für den Transport von Gütern und weiteren Personen ist der E-Scooter ungeeignet.

Umwelt:

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none">• Die Luftqualität verbessert sich, da kein Schadstoffausstoß erfolgt.• Der Energieverbrauch ist gering, da E-Scooter klein und leicht sind.• Ein Aufladen mit Ökostrom und damit erneuerbaren Energiequellen ist möglich.	<ul style="list-style-type: none">• Die Haltbarkeit der Akkus ist kurz.• Die Herstellung und Entsorgung der Akkus führen zu einem hohen CO₂-Ausstoß.• Werden Fuß- und Radwege durch E-Scooter-Wege ersetzt, steigt die CO₂-Belastung.

Verkehrssicherheit:

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> • Die Bedienung ist einfach und leicht zu erlernen. • Die Bremsen sind ähnlich gut wie jene von Fahrrädern. • Ein Radhelm schützt beim E-Scooter-Fahren. • Frühestens nach dem Absolvieren der freiwilligen Radfahrprüfung in der 4. Schulstufe dürfen Kinder allein mit dem E-Scooter unterwegs sein. • Weniger schwere und tödliche Verkehrsunfälle, wenn Auto-Wege durch E-Scooter-Wege ersetzt werden. • Geschwindigkeit ist auf 25 km/h begrenzt. 	<ul style="list-style-type: none"> • Bodenunebenheiten, Schienen und ein nasser Untergrund sind für E-Scooter gefährlich. • Durch unsachgemäße Verwendung kommt es häufig zu Alleinunfällen. • Kollisionen nehmen zu, da vorhandene Verkehrswege von einem zusätzlichen Verkehrsmittel genutzt werden. • Durch unsachgemäßes Abstellen werden E-Scooter zu Hindernissen für andere. • Aufgrund der schmalen Silhouette ist der E-Scooter nicht gut sichtbar. • Es wird selten Schutzausrüstung getragen. • Sind keine Radwege vorhanden, ist die Fahrbahn zu benutzen, wo wesentlich schnellere Fahrzeuge unterwegs sind. • Die geltenden Verkehrsregeln sind noch relativ unbekannt. • Starke Beschleunigung im Vergleich zum Fahrrad.

Gesundheit:

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> • Beim Fahren wird kein Lärm erzeugt. • Während des Fahrens ist man an der frischen Luft. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ersetzt der E-Scooter nur Wege zu Fuß/ mit dem Rad, kommt es zu weniger Bewegung. • Die physische Tretunterstützung wie beim Micro-Scooter entfällt.

Kosten:

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> • Die Anschaffungskosten sind relativ gering. • Die Erhaltungskosten sind gering. 	<ul style="list-style-type: none"> • Regelmäßiges Ausleihen ist teuer.

E-Scooter: sinnvoll oder nicht?



Fotoquelle: AdobeStock/ekostsov



Stundenbild Fit für den Straßenverkehr mit dem E-Scooter

Thema	Verbesserung der Fahrtechnik mit dem E-Scooter
Methode	Geschicklichkeitsübungen
Setting	Turnsaal oder verkehrsfreier Bereich
Unterrichtsmaterial	E-Scooter, Helm, Parcoursmaterialien
Fächer	<u>Unterrichtsgegenstände:</u> Sport <u>Unverbindliche Übung/Freigegegenstände:</u> Verkehrserziehung
Schulstufe	6. bis 7.
Dauer	1-2 UE
Schwerpunkte	Förderung der Sicherheit im Umgang mit E-Scootern, Einschätzung von Geschwindigkeiten, Lenkbewegungen, Beschleunigung und Bremsen, Üben des Kurvenfahrens



Einführung

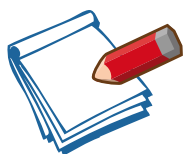
Da E-Scooter in Österreich rechtlich wie Fahrräder behandelt werden, dürfen Kinder spätestens ab 12 Jahren (im Besitz eines Radfahrausweises bereits ab der 4. Schulstufe) mit einem E-Scooter allein unterwegs sein.

Um mit einem E-Scooter sicher am Straßenverkehr teilzunehmen, ist es nicht nur wichtig, die Verkehrsregeln zu kennen, es muss auch die Technik des Fahrens beherrscht werden. In Form unterschiedlicher Geschicklichkeitsübungen sollen die Schülerinnen und Schüler spielerisch Sicherheit im Umgang mit dem E-Scooter gewinnen. Besonderes Augenmerk wird dabei auf die Beschleunigung beim Wegfahren sowie auf das Kurvenfahren und Handzeichengeben gelegt.



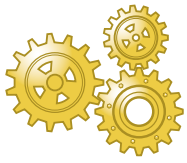
Ziel

Die Schülerinnen und Schüler sollen sich an den E-Scooter gewöhnen und ein besseres Fahrgefühl entwickeln, um mit dem Gerät sicher am Straßenverkehr teilnehmen zu können.



Arbeitsauftrag

Die Schülerinnen und Schüler sollen nacheinander den Parcours mit dem E-Scooter bewältigen, ohne bei den Stationen vom Gerät absteigen zu müssen.



Ablauf und Regeln

Der E-Scooter-Parcours wird im Turnsaal oder in einem verkehrsfreien Bereich (z.B. Schulhof, Park) gemäß den Angaben der Vorlage gemeinsam mit den Schülerinnen und Schülern aufgebaut.

Bevor mit den eigentlichen Parcoursübungen gestartet wird, sollten unterschiedliche Vorübungen durchgeführt werden:

- Das Starten und Beschleunigen mit dem E-Scooter mehrere Male üben (die Schülerinnen und Schüler sollten beim Anfahren auf die ungewohnte Beschleunigung des E-Scooters hingewiesen werden).
- Das Stehenbleiben und Absteigen vom E-Scooter mehrere Male üben (die Schülerinnen und Schüler sollten darauf hingewiesen werden, dass bei abruptem Bremsen eine Gewichtsverlagerung nach hinten notwendig ist, um einen Sturz zu verhindern).

Die einzelnen Parcoursübungen werden dann wie folgt durchgeführt:

1. **Startlinie:** Diese kann mit Kreide oder Kreidespray markiert werden. Die Schülerin bzw. der Schüler soll beim Wegfahren versuchen, so gleichmäßig wie möglich zu beschleunigen.
2. **Achter fahren:** Die Fahrspur des Achters kann mit Kreide(spray) aufgezeichnet werden, dabei sollte die Fahrspur 50 cm breit sein und die Länge der Acht mindestens 8 Meter betragen. Falls nicht ausreichend Platz zur Verfügung steht, kann ein einzelner Kreis mit 4 Metern Durchmesser verwendet werden. Die Schülerinnen müssen die Acht bzw. den Kreis durchfahren, ohne aus der Spur zu geraten oder das Gleichgewicht zu verlieren.
3. **Handzeichen geben:** Bevor die nächste Station angefahren wird, muss die Fahrerin bzw. der Fahrer ein deutlich erkennbares Handzeichen geben.
4. **Spur halten:** Es wird eine Spur von 30 cm Breite und ca. 5 m Länge mit Kreide(spray) auf den Boden gezeichnet. Beim Durchfahren gilt es, „in der Spur“ zu bleiben.

Erhöhter Schwierigkeitsgrad: Während des Durchfahrens schaut die Fahrerin bzw. der Fahrer kurz nach hinten, wo eine Mitschülerin bzw. ein Mitschüler eine Zahl zeigt (Zahlen von 1-9 liegen im A4-Format bereit). Die/der Übende muss sich die Zahl merken und diese am Ende des Parcours laut ausrufen.

5. **Handzeichen geben:** Bevor die nächste Station angefahren wird, muss die Fahrerin bzw. der Fahrer wieder ein deutlich erkennbares Handzeichen geben.
6. **Slalom:** In abnehmendem Abstand werden auf einer geraden Linie Stangen auf Markierungsstellern aufgestellt. Diese müssen nacheinander umfahren werden, ohne dabei umgeworfen zu werden.
7. **Spur halten:** Mit Seilen wird eine 10 cm breite Fahrspur gelegt. Beim Durchfahren soll diese nicht verlassen werden.
8. **Zielbremsen:** Die Schülerinnen und Schüler müssen so abbremsen, dass sie genau vor der Ziellinie stehen bleiben und diese nicht überfahren.

Der Übungsablauf des Parcours wird von der Pädagogin bzw. dem Pädagogen genau erklärt. Sobald die erste Schülerin bzw. der erste Schüler das zweite Hindernis durchfahren hat, kann die bzw. der Nächste starten. Es sollen so viele Durchgänge wie möglich durchgeführt werden. Je nach Können der Kinder kann der Schwierigkeitsgrad des Parcours erhöht oder verringert werden.



Wichtig

Die Schülerinnen und Schüler sollten bei den Übungen unbedingt einen Helm tragen! Idealerweise haben diese ihren eigenen Fahrradhelm in die Schule mitgebracht.



Hinweis

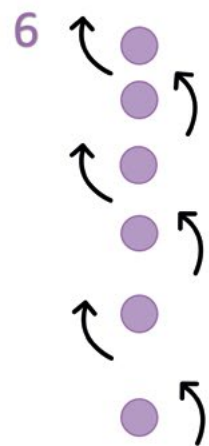
Bevor mit den Schülerinnen und Schülern das Fahren mit dem E-Scooter geübt wird, sollte sich die Pädagogin bzw. der Pädagoge mit dem Gerät vertraut machen, um selbst ein Fahrgefühl zu bekommen.

Nur einzelne Schülerinnen und Schüler werden selbst einen E-Scooter besitzen. Viele Fahrradgeschäfte oder -verleiher haben mittlerweile auch E-Scooter in ihrem Sortiment, die ausgeliehen werden können. Hier bietet sich eventuell auch eine Kooperation mit einem Händler in der Nähe an. Im Rahmen dieser Zusammenarbeit könnte bei den privaten E-Scootern der Schülerinnen und Schüler auch überprüft werden, ob die Geräte StVO-konform sind (Ausstattungs Vorschriften, zulässige Leistungsgrenzen).

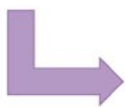
Aufbau E-Scooter Parcours



- 1. Startlinie
- 2. Achter fahren
- 3. Handzeichen geben
- 4. Spur halten - breit
- 5. Handzeichen geben
- 6. Slalom
- 7. Spur halten - schmal
- 8. Zielbremsen



3



Abbiegen:
Handzeichen geben!

4



5



Abbiegen:
Handzeichen geben!

Literaturverweise und weiterführende Informationen

- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW) (2014): Kinderfreundliche Mobilität. Ein Leitfadens für eine kindergerechte Verkehrsplanung und -gestaltung. Wien: BMLFUW. https://www.klimabuendnis.at/images/doku/kinderfreundliche_mobilitaet.pdf (Stand 3. Sept. 2018).
- Dordel, S. & Kunz, T. (2005). Bewegung und Kinderunfälle. Chancen motorischer Förderung zur Prävention von Kinderunfällen. Bonn: Bundesarbeitsgemeinschaft Mehr Sicherheit für Kinder e.V.
- Domdey, C., Forster, F., Reitmeier, I., Richter, B. & Schlimm, R. (2018). Diercke Weltatlas Österreich. Wien: Westermann.
- Hüttermann, A., Kirchner, P., Schuler, S. & Drieling, K. (2012). Räumliche Orientierung: Räumliche Orientierung, Karten und Geoinformation im Unterricht. Braunschweig: Westermann.
- Fonds Gesundes Österreich (Hrsg.) (2018). Aktive Mobilität in Schule, Betrieb und Gemeinde. Models of Good Practice. http://fgoe.org/sites/fgoe.org/files/2018-07/Wissensband%2014%20Aktive%20Mobilität%20in%20Schule%2C%20Betrieb%20%20Gemeinde_%20Models%20of%20Good%20Practice.pdf (Stand 20. Aug. 2018).
- Götschi, T., Kahlmeier, S. & Bize, R. (2015). Aktive Mobilität und Gesundheit. Hintergrundbericht für den nationalen Gesundheitsbericht 2015 (Obsan Dossier 47). Neuchâtel: Schweizerisches Gesundheitsobservatorium. https://www.obsan.admin.ch/sites/default/files/publications/2015/obsan_dossier_47.pdf (Stand 3. Sept. 2018).
- Günther, R. & Degener, S. (2009). Psychomotorische Defizite von Kindern im Grundschulalter und ihre Auswirkungen auf die Radfahr-Ausbildung. Forschungsbericht VV 02. Berlin: Unfallforschung der Versicherer (UDV).
- Kagermeier, A., Mager, T. J., Zängler, T. W. (2002). Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung. 2. Mobilitätskonzepte in Ballungsräumen, Mannheim.
- Kandler, P. (2018). Mobilitätsmanagement für Kinder, Eltern und Schulen. Wien: Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (BMNT).
- Limbourg, M., Flade, A. & Schönharting, J. (2000). Mobilität im Kindes- und Jugendalter. Opladen: Verlag Leske und Budrich. <https://duepublico.uni-duisburg-essen.de/servlets/DocumentServlet/16761/mobilitaet2000.pdf> (Stand 21. Aug. 2018).
- Scottish Government (2002). Why do parents drive their children to school. <https://www2.gov.scot/Publications/2002/09/15148/9207> (Stand 30. Nov. 2018).
- Sinterhauf, R. (2012). Kartenlesen für junge Abenteurer! Stuttgart: RAABE (Fachverlag für die Schule).
- Titze, S., Ring-Dimitriou, S., Schober, P.H., Halbwachs, C., Samitz, G., Miko, H.C., Lercher, P., Stein, K.V., Gäbler, C., Bauer, R., Gollner, E., Windhaber, J., Bachl, N., Dorner, T.E. & Arbeitsgruppe Körperliche Aktivität/Bewegung/Sport der Österreichischen Gesellschaft für Public Health (2010). Bundesministerium für Gesundheit, Gesundheit Österreich GmbH, Geschäftsbereich Fonds Gesundes Österreich (Hrsg.). Österreichische Empfehlungen für gesundheitswirksame Bewegung. Wien: Eigenverlag.

- Tomschy R., Herry M., Sammer G., Klementsitz R., Riegler S., Follmer R., Gruschwitz D., Josef F., Gensasz S., Kirnbauer R., Spiegel T. (2016). Österreich unterwegs 2013/2014. Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“. Wien: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie.
- Toutenburg, H. & Heumann, C. (2008). Eine Einführung in Methoden und Anwendungen mit R und SPSS. Berlin, Heidelberg: Springer.
- Universität für Bodenkultur Wien, Herry Consult GmbH, Salzburg Research Forschungsgesellschaft m.b.H., Technische Universität Graz, Karmasin Motivforschung (2011). Handbuch für Mobilitätserhebungen. KOMOD – Konzeptstudie Mobilitätsdaten Österreichs. Wien: BMVIT.
- WHO (2018). Factsheet Physical activity. <http://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/physical-activity> (Stand 16. Aug. 2018).
- Zuser, V., Knowles, D., Soteropoulos, A. (2018). Kinder im Straßenverkehr: Mit Sicherheit mobil. Wien: KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit).

A cartoon illustration of a scientist wearing a white lab coat, a white beret, and round glasses. The scientist is holding a magnifying glass over a document. The background is white with a faint, light gray outline of the scientist. A large, dark gray, angular shape overlaps the bottom left and center of the image, serving as a background for the text.

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)

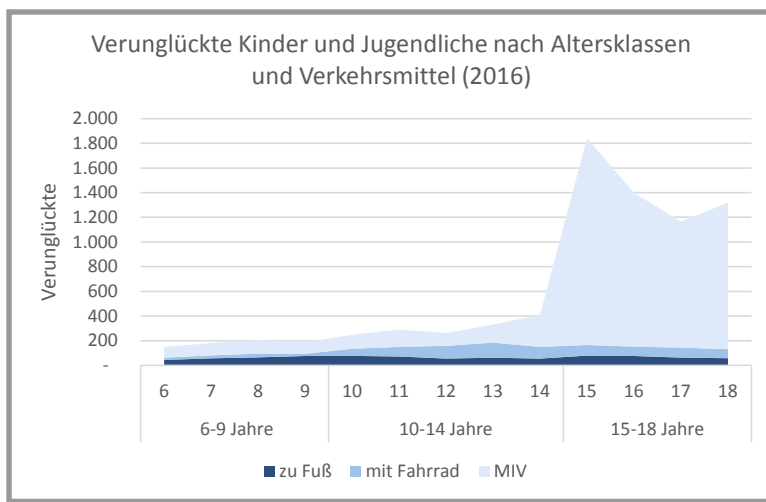
Fähigkeit/Fertigkeit ¹	6 Jahre	7 Jahre	8 Jahre	9 Jahre	10 Jahre	11 Jahre	12 Jahre	13 Jahre	14 Jahre
Körpermotorik									
Anhalten als Fußgängerin/Fußgänger	■								
Körperliche Fähigkeiten einschätzen können			■						
Abstoppen begonnener Handlung mit Orientierungshilfe		■							
Kind kann mit Rad 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 Geräuschklassifizierung									
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.

Fähigkeit/Fertigkeit ¹	6 Jahre	7 Jahre	8 Jahre	9 Jahre	10 Jahre	11 Jahre	12 Jahre	13 Jahre	14 Jahre
Aufmerksamkeit (selektiv, Dauer, geteilt, Ablenkbarkeit) Konzentration über längeren Zeitraum möglich									
Selektive Aufmerksamkeit ist entwickelt									
Fähigkeit zur Perspektivübernahme Subjektive Perspektivübernahme									
Wechselseitige Perspektivübernahme									
Denken Links-Rechts-Unterscheidung möglich									
Soziale und emotionale Kompetenz Verständnis für ambivalente Emotionen									
Gefahrenwahrnehmung Der sicherste Weg wird gewählt (und nicht der kürzeste)									
Erkennen einer sicheren Überquerungsstelle ohne Training (>85%)									
Präventives Gefahrenbewusstsein vorhanden									
Wahrnehmung und Antizipation von Risiken (>85%)									
Kinder können Gefahren in Relation zu ihrer Perspektive und der der Erwachsenen erkennen. Unterscheidung zw. Bewältigungs- und Vermeidungsstrategien im Umgang mit Gefahren									

VERKEHRSUNFALLSTATISTIK VON KINDERN UND JUGENDLICHEN

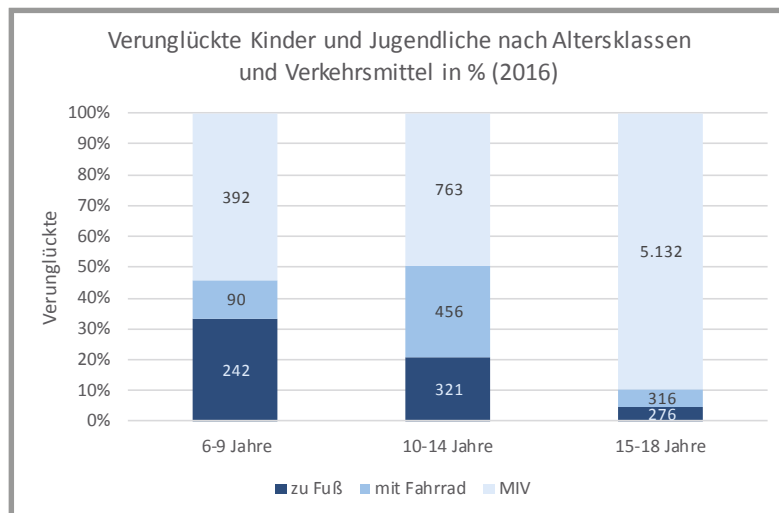
Im Fokus: 10- bis 14-jährige Schülerinnen und Schüler



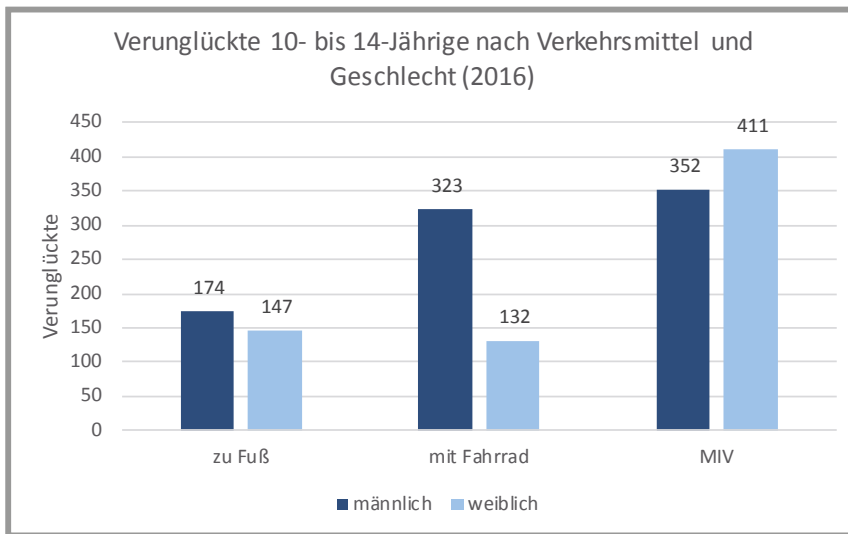
Die Lenkberechtigung der Führerscheinklasse AM („Mopedführerschein“) kann in Österreich ab dem Alter von 15 Jahren erworben werden. Mit dem Beginn der aktiven Teilnahme am Straßenverkehr steigt auch der Anteil der verunglückten Jugendlichen im motorisierten Individualverkehr (MIV, d.h. unterwegs mit 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%.

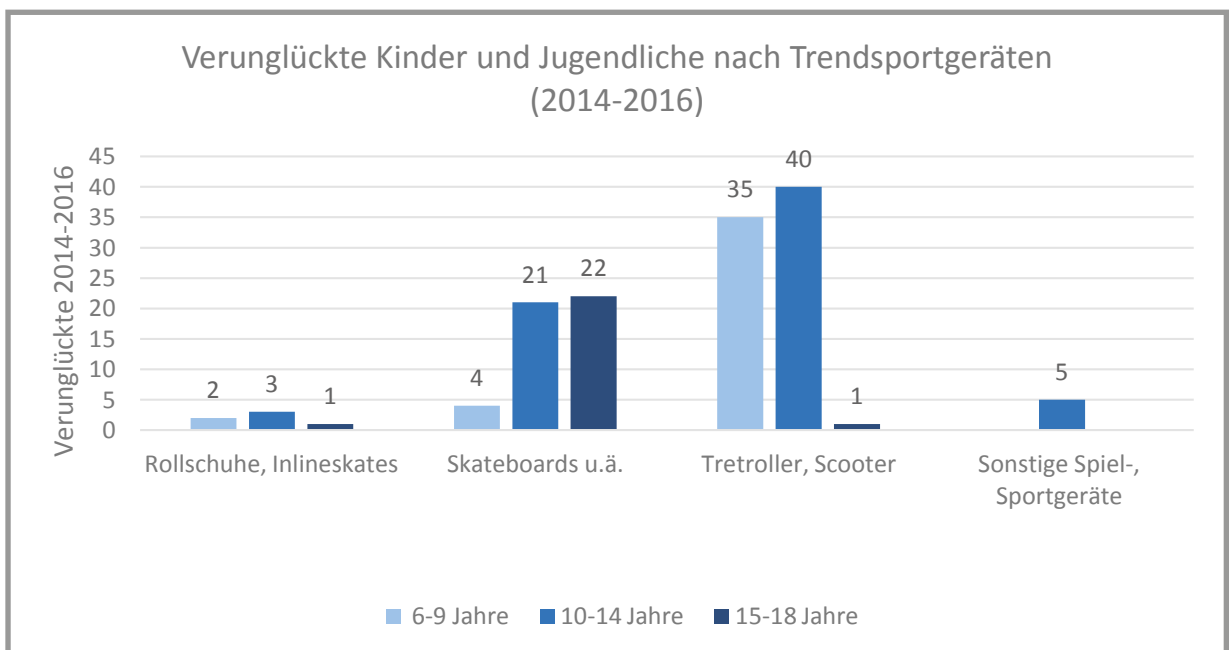
12,5% der im Alter von 6 bis 9 Jahren verunglückten Kinder waren beim Unfall mit dem Fahrrad unterwegs. In der Altersklasse der 10- bis 14-Jährigen sind es 28%, bei den 15- bis 18-Jährigen nur mehr knapp 5%.



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.

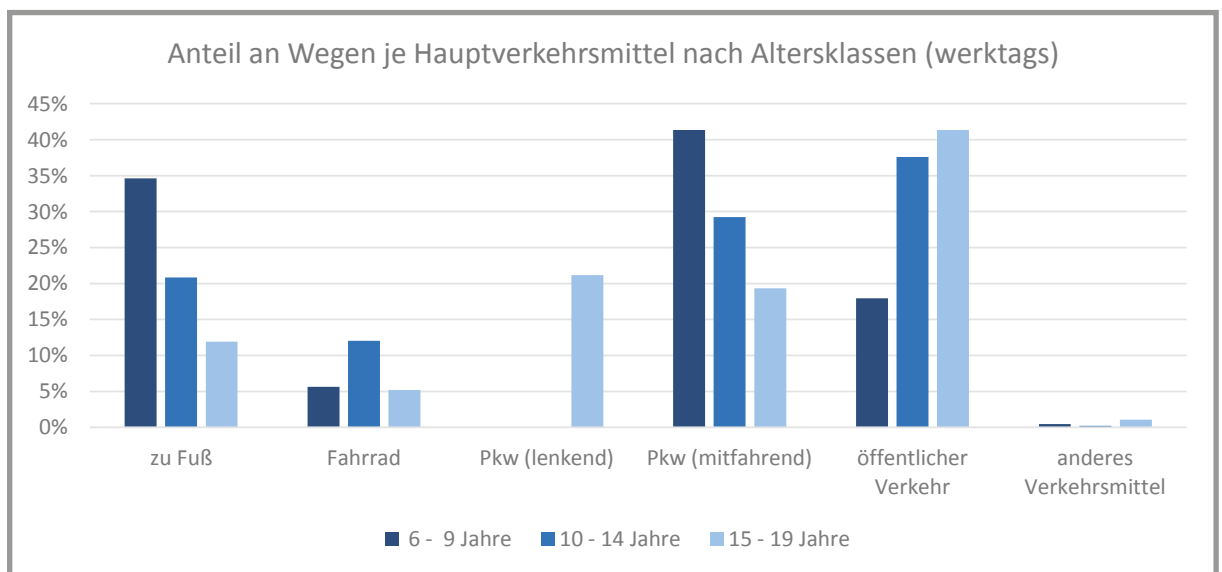
Quelle:

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

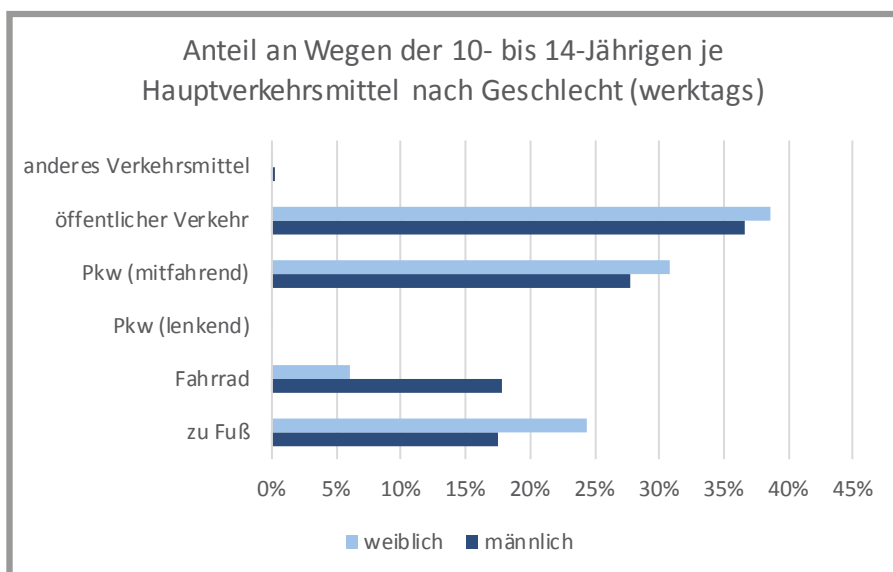
IDB Austria, Hochrechnung: KFV, 2017.

MOBILITÄTSVERHALTEN VON KINDERN UND JUGENDLICHEN

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

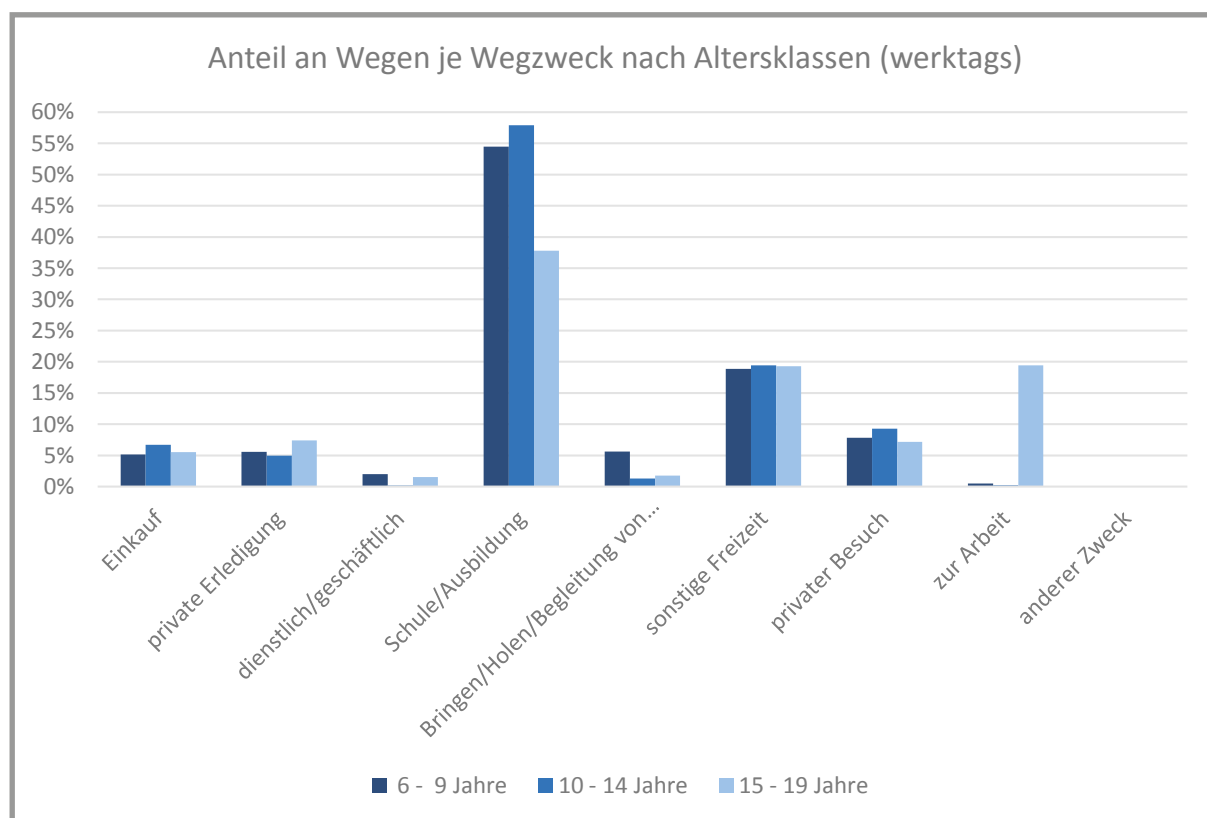


Die Wahl des Verkehrsmittels hängt stark vom Alter der Personen ab. Je älter die Kinder bzw. Jugendlichen sind, umso seltener legen sie, wie obenstehende Abbildung zeigt, ihre Wege zu Fuß oder als Pkw-Mitfahrerin bzw. -Mitfahrer, dafür umso häufiger mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück. 10- bis 14-Jährige 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.

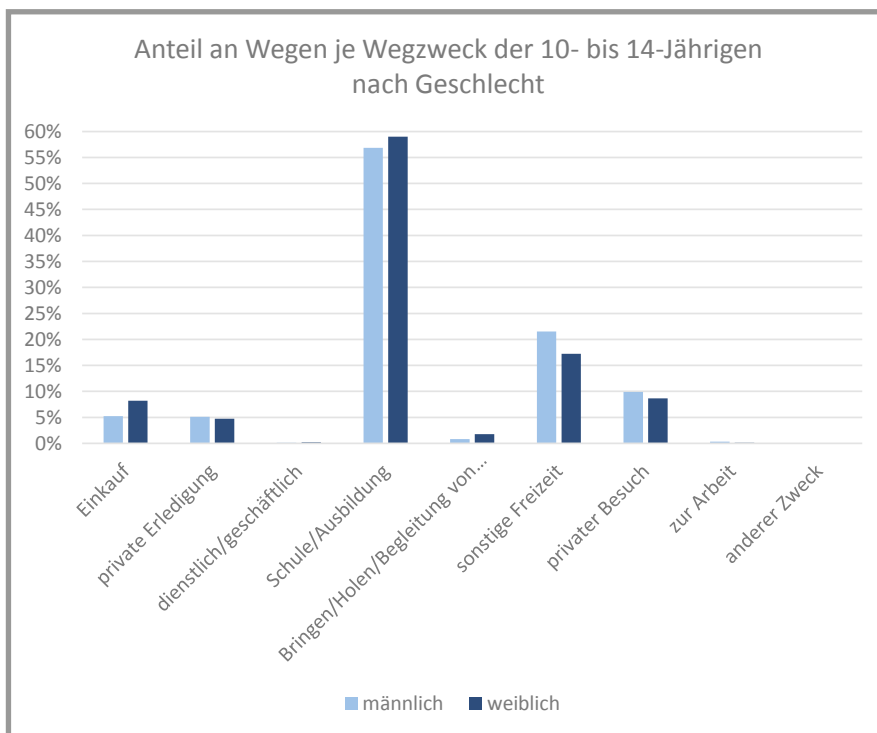


Im Alter von 10 bis 14 Jahren sind Mädchen am häufigsten mit öffentlichen Verkehrsmitteln (39%), als Pkw-Mitfahrerinnen (31%) und zu Fuß (24%) unterwegs. Nur etwa 6% der Wege werden von Mädchen in diesem Alter mit dem Fahrrad zurückgelegt. Burschen hingegen nutzen das Fahrrad häufiger (18%) als ihre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

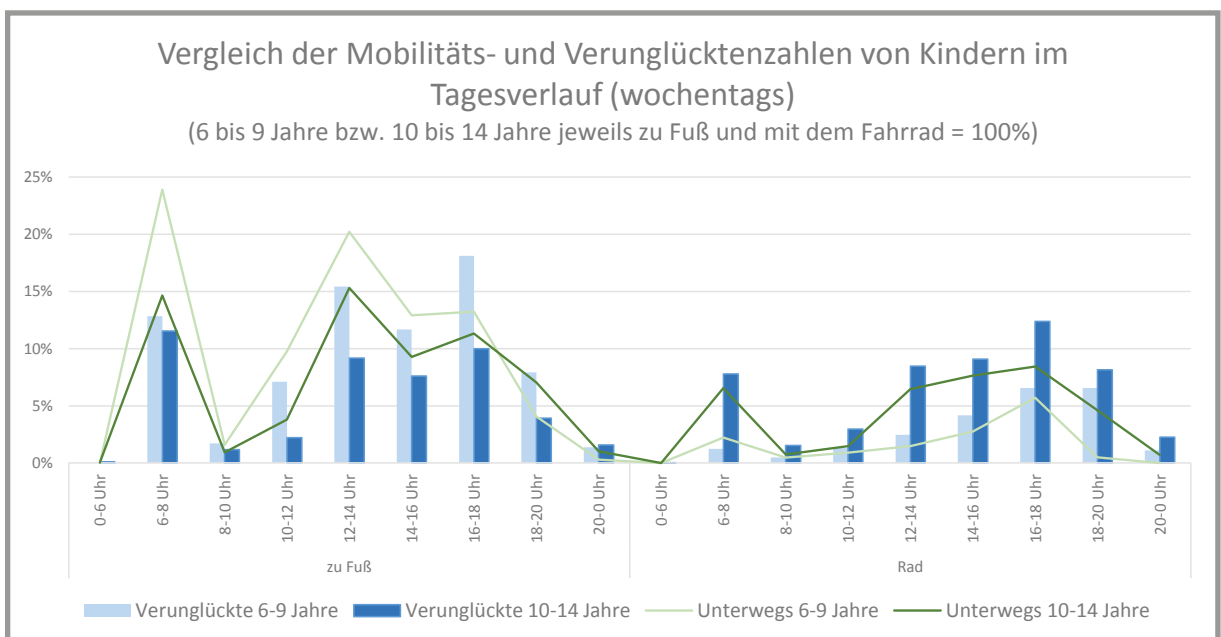
Mädchen seltener zu Fuß unterwegs (18%). Hingegen ist der Nutzungsanteil von öffentlichen Verkehrsmitteln (37%) und Pkw-Mitfahrgelegenheiten (28%) bei Burschen etwas geringer als bei gleichaltrigen Mädchen.



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 Freizeitwecke 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.

