

Unterrichtsentwurf/ Handreichung
Verkehrspsychologie: Risiko-Verhalten im Straßenverkehr

Eingereicht von:

Laura Klotzsche

Marie Liebe

Veranstaltung: Seminar: Unterrichtsprojekte Verkehr SS 2020

Dozentin: Frau Dr. rer. nat., Dipl.-Psych. Susann Richter

Dresden, den 29.06.2020

Inhaltsverzeichnis

1. Vorüberlegungen	3
1.1. Lernvoraussetzungen	3
1.2. Lernziele	3
1.3. Fachkompetenz	4
1.4. Methodenkompetenz	4
1.5. Sozialkompetenz	4
2. Durchführung	5
2.1. Einstieg	5
2.2. Stationsarbeit	6
3. Anhang	9
4. Quellen	37
5. Selbstständigkeitserklärung	38

Unterrichtsprojekt Verkehrspsychologie
Thema: Risiko-Verhalten im Straßenverkehr

1. Vorüberlegungen

1.1. Lernvoraussetzungen:

Die Sekundarstufe I in den Klassen 9 oder 10 soll einen fächerübergreifenden Projekttag rund um das Thema Verkehr durchführen. Jeder Kurs wird von dem dazugehörigen Klassenlehrer unterrichtet. Die Kurse sind dabei um die 20 Personen groß. Der Projekttag wird vier Unterrichtsstunden lang sein.

In den Klassen sind alle SuS deutschsprachig und die Verteilung zwischen Jungen und Mädchen ist ausgewogen.

Die Klassenzimmer bieten jeweils einen Beamer und eine Tafel. Es wird sich auch auf den Computerraum und den Schulflur ausgebreitet.

1.2. Lernziele:

Mit der Durchführung dieses Projektes soll die bewusste Mobilität der SuS gefördert werden. Sie sollen lernen, wie man sich sicher in der Verkehrsumwelt bewegt und dabei alle Verkehrsarten einbeziehen. Es wird ein kritisches Verständnis des Verkehrsablaufes und seiner Komponenten angestrebt. Dabei wird versucht auf die Ursachen und Folgen der Nutzung von Verkehrsmitteln einzugehen. Somit soll ein Beitrag zur zukünftigen Gesellschaftsentwicklung geschaffen werden.

Vor allem die Komponente Education der Verkehrsbeeinflussung soll während dieses Projektes aufgegriffen werden. Es sollen Maßnahmen der Ausbildung, Aufklärung und Information der Verkehrsteilnehmer ergriffen werden.

Die SuS der Sekundarstufe I sollen die Gesetze und Verordnungen, ihre eigene Leistungsfähigkeit und deren Grenzen kennenlernen und Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmern beobachten und steuern können, sodass sie sich im Falle eines Unfalls situationsgerecht verhalten können. Den SuS soll ein gewisses Regelverständnis und eine Regelbeachtung nahegebracht werden. Sie sollen sich über verschiedene Situationen bewusst werden können und wissen, wann man wie richtig zu handeln hat. Sie sollen ihre Kommunikationsfähigkeit prüfen und eine Moralentwicklung durchlaufen.

Ebenso soll die Verkehrsintelligenz mit folgenden Komponenten erweitert werden:

die Fähigkeit schlussfolgernd zu denken und zu handeln, Übertragung von Erkenntnissen/ Erfahrungen auf neue Situationen, ohne diese direkt zu erleben (indirekte Gefahren), Verhaltensweisen ausführen, die sich selbst und anderen hilft, die den Einzelnen im System

Verkehr unterstützt (Präventionsverhalten) und Übungen zu Verkehrssituationen um Situationsbewusstsein, neue Regeln, neue Verkehrsschilder zu vermitteln.

Auch der Verkehrssinn soll durch dieses Projekt wachsen: Bewusstseinsbildung und Reflexion der Handlung, des Erlebten (Handlungen, Abläufe, Regeln, Normen), Vereinigung von Wissen und Erfahrungen. Darauf aufbauend werden Fähigkeiten, Ereignisse vorherzusehen, Handlungen anderer zu erraten und Gefahren zu erspüren ausgebildet (konkrete Gefahren). Übungen: zur Antizipation und geistigen Vorwegnahme von Geschehnissen mit ihren Folgen (...wie entwickelt sich die Situation weiter).

Dieses Projekt verfolgt kognitive Lernziele durch eine Wissensvermittlung und allgemeinen Informationen, psychomotorische bzw. verhaltensorientierte Lernziele durch eine mögliche Veränderung der Verhaltensweisen und ein emotionales Lernziel durch eine mögliche Veränderung der Einstellungen und Motivationen der SuS.

1.3. Fachkompetenz

Die SuS erkennen, dass Stress im Straßenverkehr ein Risikofaktor ist, begreifen, dass junge Fahrer im Straßenverkehr besonders gefährdet sind, wissen, auf welche Ursachen jugendliches Fehlverhalten am Steuer zurückgehen kann und entwickeln selbst Vorschläge für Anti-Stress-Maßnahmen im Straßenverkehr.

1.4. Methodenkompetenz

Die SuS führen ein Brainstorming durch, versetzen sich anhand der Technik des Perspektivenwechsels in andere Verkehrsteilnehmer hinein.

1.5. Sozialkompetenz

Die SuS bearbeiten verschiedene Aufgaben gemeinsam und stärken damit ihre Teamfähigkeit, reflektieren ihren eigenen Fahrstil, entwickeln und erweitern im Rollenspiel ihre Empathiefähigkeit gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern, sowie ihre Kommunikations- und Problemlösungsfähigkeit.

Letztendlich soll eine Verkehrssicherheit durch Risikoexposition, Situationswahrnehmung und der Einschätzung einer Unfallschwere erzielt werden.

2. Durchführung:

2.1. Einstieg

Allgemeine Informationen zu Beginn (20 Minuten)

Vorstellung des Themas: Verkehr

Materialien: Tafel und Beamer

Zum Einstieg soll folgendes Video gezeigt werden:

<https://www.youtube.com/watch?v=IWvgOnWjw3U>

Die Behandlung des Themengebietes soll kurz erklärt werden:

- Weil es ein neuer und begleitender Bestandteil des Lebens der SuS ist

Die Lernziele sollen den SuS anhand folgender Stichpunkte kurz erläutert und über den Beamer zum Mitlesen präsentiert werden:

- kritisches Verständnis des Verkehrsablaufes und seiner Komponenten
- Dabei wird versucht auf die Ursachen und Folgen der Nutzung von Verkehrsmitteln einzugehen
- Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmern beobachten und steuern können, sodass sie sich im Falle eines Unfalls situationsgerecht verhalten können
- Regelverständnis und eine Regelbeachtung nahebringen
- über verschiedene Situationen bewusst werden können und wissen, wann man wie richtig zu handeln hat
- Kommunikationsfähigkeit prüfen und eine Moralentwicklung durchlaufen
- Fähigkeit schlussfolgernd zu denken und zu handeln, Übertragung von Erkenntnissen/ Erfahrungen auf neue Situationen, ohne dies direkt zu erleben (indirekte Gefahren), Verhaltensweisen ausführen, die sich selbst und anderen hilft, die den Einzelnen im System Verkehr unterstützt (Präventionsverhalten) und Übungen zu Verkehrssituationen um Situationsbewusstsein zu vermitteln.
- Bewusstseinsbildung und Reflexion der Handlung, des Erlebten (Handlungen, Abläufe, Regeln, Normen),
- Vereinigung von Wissen und Erfahrungen.
- Fähigkeiten, Ereignisse vorherzusehen, Handlungen anderer zu erraten und Gefahren zu erspüren

Anschließend soll das Projekt und dessen Ablauf erläutert werden:

- (1) Einteilung der Gruppen (selbstständig) vier Fünfergruppen
- (2) Insgesamt werden im Raum oder auch Außerhalb des Raumes vier Stationen aufgebaut:

Station 1: Risikoverhalten Jugendlicher

Station 2: Risikofaktor Stress

Station 3: Unfall

Station 4: Sicherheit- Warnwesten und Hilfe holen

In diesen Gruppen gehen die SuS nun von Station zu Station und erarbeiten sich die Inhalte der verschiedenen Themen. Dabei tragen sie die Ergebnisse auf einem vorgefertigten Arbeitsblatt zusammen. Für jede Station sollen 30 Minuten zur Verfügung stehen. Nach Bearbeitung der ersten und vierten Station gibt es jeweils eine Pause von 20 Minuten.

- (3) Zum Schluss wird die Klasse im Plenum gemeinsam mit dem Lehrer alle Ergebnisse kurz zusammenfassen und ein Fazit der Stunde formulieren. Dies soll vor allem mündlich erfolgen, während der Lehrer stichpunktartig an der Tafel die Ergebnisse zusammenträgt und die SuS so die Möglichkeit haben mitzuschreiben. Es soll vor allem verdeutlicht werden, was die SuS gelernt haben, was noch Probleme darstellt und ob sie die Projektarbeit in Bezug auf ihre aktuelle oder auch zukünftige Teilnahme am Straßenverkehr sinnvoll fanden. Damit soll die Ergebnissicherung gewährleistet und die Thematik abgerundet werden

Einstieg: 7:30 Uhr - 7:50 Uhr

Station 1: 7:50 Uhr – 8:20 Uhr

Pause 8:20 Uhr – 8:40 Uhr

Station 2: 8:40 Uhr – 9:10 Uhr

Station 3: 9:10 Uhr – 9:40 Uhr

Station 4: 9:40 Uhr – 10:10 Uhr

Pause: 10:10 Uhr – 10:30 Uhr

Abschlussdiskussion: 10:30 Uhr – 11:00 Uhr

2.2. Stationsarbeit

Station 1: Risikoverhalten von Jugendlichen – Lebensstilgruppen

Die Schülerinnen und Schüler machen sich anhand von Material M1 mit verschiedenen Risikogruppen vertraut. Sie können sich mit unterschiedlichen Lebensstilgruppen identifizieren und erörtern, welche Rolle Einstellungen und Werte für das eigene Risikoverhalten spielen.

Die SuS erhalten zusätzlich ein Informationsblatt (M2) bezüglich der Theorie des integrativen Mehrebenen-Modell nach Raithel.

Die Schülerinnen und Schüler erfahren anhand sozialwissenschaftlicher Studien den Zusammenhang zwischen Peergroup, Lebensstil und Risikoverhalten.

Station 2: Risikofaktor Stress

Ziel dieser Unterrichtsmaterialien ist es, die Schülerinnen und Schüler darin zu unterstützen, ihre Kompetenzen als Verkehrsteilnehmer zu festigen und zu erweitern. Sie erhalten im Unterricht Gelegenheit, riskantes Verhalten zu reflektieren und komplexe Abläufe zu antizipieren, indem sie emotionale Kontrolle und soziale Kompetenzen unter anderem in einem Rollenspiel einüben.

Anhand von M3 setzen sich die SuS mit dem Thema: Risikofaktor Stress im Straßenverkehr auseinander.

Vermittelnde Kompetenzen: Die Schülerinnen und Schüler

- erkennen, dass Stress im Straßenverkehr ein Risikofaktor ist.
- begreifen, dass junge Fahrer im Straßenverkehr besonders gefährdet sind.
- wissen, auf welche Ursachen jugendliches Fehlverhalten am Steuer zurückgehen kann.
- entwickeln selbst Vorschläge für Anti-Stress-Maßnahmen im Straßenverkehr.
- versetzen sich anhand der Technik des Perspektivenwechsels in andere Verkehrsteilnehmer hinein.
- bearbeiten verschiedene Aufgaben gemeinsam und stärken damit ihre Teamfähigkeit.
- entwickeln und erweitern im Rollenspiel ihre Empathiefähigkeit gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern sowie ihre Kommunikations- und Problemlösungsfähigkeit.

Für die Bearbeitung dieser Station, werden zusätzlich drei Folien (M 4, M 5, M 6), welche laminiert wurden, den SuS zur Verfügung gestellt. Dadurch bekommen sie Hilfestellungen und Ansatzmöglichkeiten, für die Erarbeitung der Rollenspiele.

Station 3: Unfall

Materialien: Text und Arbeitsblatt

Die SuS sollen den Informationstext (M7) lesen und anschließend das Arbeitsblatt (M8) bearbeiten.

Station 4:

Materialien: Computer

Warnwesten

Warndreieck

Matten

Video : Unfallstelle

Die SuS sollen sich zum Einstieg das Video (M9) , welches die Absicherung einer Unfallstelle erläutert, ansehen und die Schrittfolge des Vorgehens notieren.

Anschließend sollen sie das Arbeitsblatt (M10) bearbeiten und die Informationen in die Praxis umsetzen.

3. Anhang

M 1

M1: Lebensstilgruppen

Menschen unterscheiden sich in ihren Einstellungen und in ihrer Art zu leben. Sie haben unterschiedliche Lebensstile. Das zeigt sich z.B. in ihrer Freizeitgestaltung, in ihren Werten oder in ihrem Musikgeschmack. Eine Studie in Deutschland¹ hat junge Menschen zu ihrem Lebensstil befragt und dabei sechs Lebensstilgruppen oder -typen ausgemacht, die ähnliche Vorlieben oder Abneigungen haben. Auf der Seite 2 findet ihr für jede Gruppe eine/n typische/n Vertreter/in.²

Aufgaben

1. Suche dir einen Lebensstiltyp (s. Seite 2) heraus und beschreibe diesen in eigenen Worten.
2. Mit welchem Lebensstiltyp kannst du dich am ehesten identifizieren? Wo stimmt ihr überein, wo gibt es Unterschiede?
3. Gib jeder Lebensstilgruppe einen passenden Namen oder eine aussagekräftige Überschrift.
4. Wie würdest du denn deinen eigenen Lebensstil mit eigenen Worten beschreiben? Nutze hierfür die leere Sprechblase unten, die deine Einstellungen und dein Lebensgefühl beschreibt.
5. Vermutet und diskutiert: Wie verhalten sich die einzelnen Lebensstil-Gruppen im Straßenverkehr? Wer geht eher Risiken ein, wer setzt auf Sicherheit? Welche Gruppe hat das größte Unfallrisiko?

Typ X (ich): _____

Ich stehe total auf: _____

Das finde ich okay: _____

Das lehne ich ab/finde ich nicht gut: _____

¹ Hardy Holte, „Einflussfaktoren auf das Fahrverhalten und das Unfallrisiko junger Fahrerinnen und Fahrer“, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen 2012, (Jufa-Studie); Hardy Holte „Wie man lebt, so fährt man“, Fachtagung „Junge Fahrerinnen und Fahrer“, Rostock, 9.4.2014.

² Die Lebensstilgruppen Studienergebnisse wurden für den Einsatz im Unterricht verkürzt und vereinfacht und im Stilmittel der direkten Rede wiedergegeben.

Typ A)

Ich **steh'** total auf Heavy Metal, Hardrock und Punk. Ich will intensiv leben und feiern! Ich **liebe** Rockkonzerte, Rave-Partys und Extremsport. Ich will selbstbestimmt und individuell leben. Ich finde Globalisierungskritiker, Umweltschützer, Rollenspieler und LAN-Gamer gut. Ich will mich mit meinen Klamotten abgrenzen und auffallen. Aber bloß nicht nach aktuellen Trends gehen! Und **was ich echt nicht ausstehen kann**: Popmusik!

Typ B)

Ich diskutiere gern, sehe Nachrichten oder Kultursendungen. Ich **mag's** eher ruhig: lesen, Ausstellungen besuchen oder spazieren gehen. Ich höre gerne Klassik, Jazz, Folk, Reggae, Blues oder Liedermacher. Ich bin auf der Seite von Globalisierungsgegnern und Umweltschützern. Soziales Engagement und Toleranz sind **mir wichtig**. **Was ich nicht mag**: Action und Science-Fiction-Filme!

Typ C)

Ich **mag** vieles, so querbeet: Sportsendungen und Fußball, Volksmusik, Schlager und Country-Musik. Ich **bin für** Sicherheit, Tradition und Bewahrung. Ich habe keine ausgeprägten Vorlieben für besondere Hobbies, Interessen, Musikstile oder gesellschaftliche Gruppen. Ich lehne aber auch nichts wirklich ab. **Nur bin ich nicht so der Typ**, der ständig auf Feten geht, eher alles mit der Ruhe.

Typ D)

Alles, was mit Autos und Motoren zu tun hat, ist **genau mein Ding!** Ich feiere gern mit Freunden und gehe oft aus. Ich höre Heavy Metal, Hard-Rock, Techno, House, Dancefloor, Rap oder Hip-Hop. Ich sehe gern Science-Fiction- und Action-Filme oder Sportsendungen. Ich **will** Action, Spaß und Anerkennung. Ich **will mich nicht** von Regeln einengen lassen und selbst bestimmen, was läuft. **Was ich eher ablehne**, sind der Geschmack und die Ansichten von Typ B)!

Typ E)

Ich bin ein Sport- und Fitness-Freak! Ich gehe oft aus und feiere mit Freunden. Ich **stehe auf** Fantasie-, Science-Fiction und Action-Filme und höre Techno, House, Dancefloor, Rap oder Hip-Hop. Ich **interessiere mich** für Mode und will mit meinen Klamotten auffallen. Mir ist Leistung wichtig, Erfolg, Spaß, Action und Herausforderungen im Leben. **Was ich nicht mag**: Jazz, Klassik, Hard-Rock, Blues, oder Soul. Und ich **stehe auch nicht so auf** Kultur, Nachrichten, Lesen, Spaziergehen und seichte Fernsehunterhaltung.

Typ F)

Ich **bin immer** auf dem Laufenden, was Mode und aktuelle Beauty- und Fashion-Trends angeht. Ich gehe gern aus und feiere mit Freunden. Ich höre Pop-Musik, Techno, Dancefloor oder Rap/Hip-Hop. Ich schaue gern Casting-Shows Soaps, Spielshows und Komödien. **Was mich nicht so interessiert**: Sport- und Kultursendungen, Fantasy-, Science-Fiction- oder Action-Filme.

Risikoverhalten der Lebensstilgruppen

Einstellungen und Risiko-Bewusstsein der Lebensstil-Gruppen im Straßenverkehr

Die Studie „Wie man lebt, so fährt man“ hat ermittelt, dass sich der Lebensstil und die Ansichten von Menschen auch auf ihr Verhalten im Straßenverkehr auswirken. In der Tabelle unten sind einige statistische Ergebnisse hierzu zusammengefasst.

Aufgaben

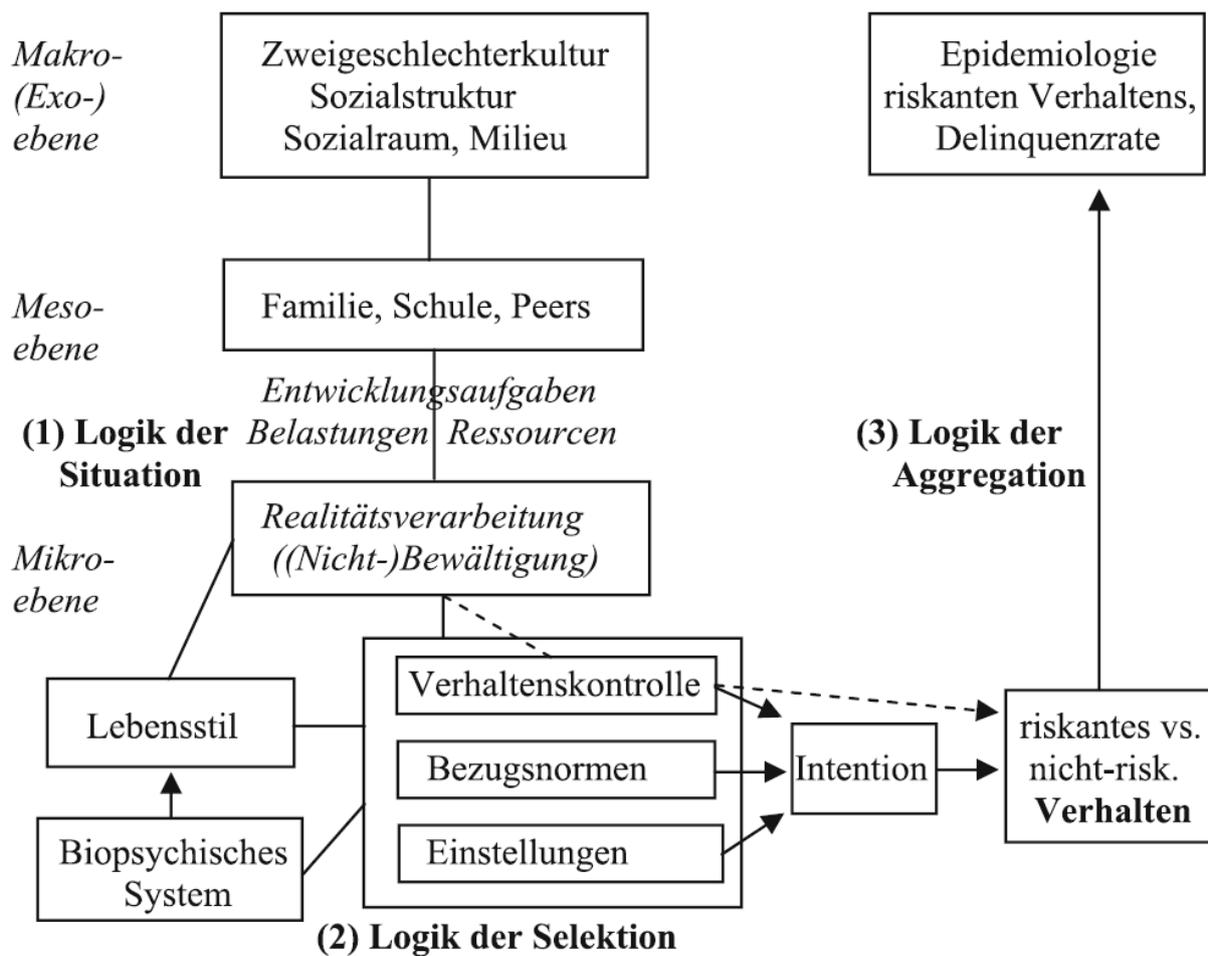
6. Legt fest, welche Lebensstil-Gruppen im Straßenverkehr am meisten gefährdet sind oder andere gefährden. Begründet eure Entscheidung! Vergleicht die Ergebnisse der Studie mit euren Vermutungen aus Aufgabe 4. Vergleicht dabei auch eure selbstgewählten Namen mit den Originalbezeichnungen der Lebensstiltypen aus der Studie.
7. Überlegt, ob ihr bei euch selbst Einstellungen oder Verhaltensweisen im Straßenverkehr beobachtet, die gefährlich sein könnten. Erzählt von euren Erfahrungen.
Diskutiert dann über die Gründe dafür:
 - Fährt man vielleicht besonders schnell oder aggressiv, wenn man Frust ablassen will?
 - Gilt man als besonders cool, wenn man schnell fährt oder riskante Manöver vorführt? Oder umgekehrt als „Weichei“, sobald man vorsichtig ist?

Ergebnisse der Studie

<p>Typ A) „Kicksuchender Typ“ Anteil Männer: 64 %, Frauen: 36 % bereits Unfall gehabt: 15 % findet schnelles Fahren okay³ fährt mindestens 15.000 km im Jahr: 10 %</p>	<p>Typ B) „Kulturinteressierter, kritischer Typ“ Anteil Männer: 27 %, Frauen: 73 % bereits Unfall gehabt: 19 % lehnt schnelles Fahren ab fährt mindestens 15.000 km im Jahr: 21 %</p>
<p>Typ C) „Häuslicher Typ“ Anteil Männer: 63 %, Frauen: 37 % bereits Unfall gehabt: 17 % gleichgültig gegenüber schnellem Fahren fährt mindestens 15.000 km im Jahr: 10 %</p>	<p>Typ D) „Autozentrierter Typ“ Anteil Männer: 93 %, Frauen: 7 % bereits Unfall gehabt: 39 % findet schnelles Fahren extrem gut fährt mindestens 15.000 km im Jahr: 29 %</p>
<p>Typ E) „Action-Typ“ Anteil Männer: 76 %, Frauen: 24 % bereits Unfall gehabt: 21 % findet schnelles Fahren okay fährt mindestens 15.000 km im Jahr: 9 %</p>	<p>Typ F) „Beauty-Fashion-Typ“ Anteil Männer: 8 %, Frauen: 92 % bereits Unfall gehabt: 21 % lehnt schnelles Fahren ab fährt mindestens 15.000 km im Jahr: 9 %</p>

³ Bejahung/Verneinung von Fragen wie: „Es ist ein gutes Gefühl, andere abzuhängen.“, „Ich fahre häufig schneller als erlaubt ist.“, „Auf schwierigen Strecken, z. B. auf kurvigen Landstraßen, zeige ich anderen gerne, wie man so etwas fährt.“

M 2 Integratives handlungstheoretisches Mehrebenenmodell



Auf Basis der vier Systemkategorien Bronfenbrenners ((1) Mikro-, (2) Meso-, (3) Exo- und (4) Makrosystem, 1979) beschreibt Raithel (2011) ein sowohl individualtheoretische als auch handlungstheoretische Annahmen integrierendes Mehrebenenmodell jugendlichen Risikoverhaltens, welches nicht nur vom „Bedingungskomplex Individuum, Lebensstil/Milieu und Gesellschaft ab[hängt], sondern [...] auch wesentlich mit der Gelegenheitsstruktur verbunden [ist]“, welche sich u.a. aus „materielle[n] Umweltbedingungen, volitive[r] Gruppensituationen oder Peer-Pressure-Effekte[n]“ konstituiert (Raithel, 2011, S. 115).

Ausgehend von Colemans (1987) Arbeiten zur Relationalität sonst dichotomer Systemebenen, spezifiziert Raithel im Sinne von Esser (1993, S. 94ff.) einen explanatorischen Dreischritt. In der (1) Logik der Situation wird ein Zusammenhang zwischen Makro-, Meso- und Mikroebene hergestellt; soziale Strukturen und Situationen wirken formativ für subjektives Handeln. In der (2) Logik der Selektion wird ein Zusammenhang „zwischen Lebensstil, biopsychologischem System, Einstellungen, Erwartungen, Bewältigungsstrategien, Verhaltenskontrolle, Verhaltensabsichten und konkretem Verhalten“ (Raithel, 2011, S. 118) hergestellt, wobei die Verbindung der Elemente auf der Mikroebene über das Modell des geplanten Verhaltens vollzogen wird. Zuletzt werden individuelle

Handlungseffekte mittels der (3) Logik der Aggregation mit kollektiven Folgen verknüpft und somit eine deduktive Verbindung zwischen allen Systemebenen generiert.

Text: Konzeptionen und Formen des Risikoverhaltens

Risiko

Das Wort Risiko „speist sich nicht nur historisch aus unterschiedlichen geistigen und lebensweltlichen Quellen“ (Banse & Bechmann, 1998, S. 7), sondern ist auch Gegenstand verschiedener wissenschaftlicher Definitionen mit differierenden Konnotationen. Vor dem Hintergrund seiner Einführung in die soziologische Theoriebildung (Risikoforschung) kritisierte Luhmann (1990) die mangelnde etymologische Eindeutigkeit und fehlende geschichtliche Aufarbeitung des Begriffs, stünden doch Worte wie „Gefahr, Unsicherheit, Zufall und in Bezug [sic!] auf Entscheidungsverhalten zur Verfügung.

Als Ursprung der wissenschaftlichen Verwendung des Risikobegriffs macht Raithel (2011) die mikroökonomische Theorie der rationalen Wahl (Knight, 1921) aus, die Risiko vor allem im Kontext von Wahlentscheidungen betrachtet.

Banse und Bechmann (1998) unterscheiden vier Topoi der Risikoforschung: (1) Risikowahrnehmung und –identifizierung, (2) Risikoanalyse und –abschätzung, (3) Risikobewertung und –entscheidung, sowie (4) Risikomanagement.

Abzugrenzen ist der Risikobegriff von Gefahr, einer subjektunabhängigen Bedrohung, die grundsätzlich negativ bewertet wird. Risikoverhalten wird demgegenüber als eine mit Schädigungspotential gegenüber dem Subjekt oder seiner Umwelt verbundene Aktivität verstanden, die jedoch ergebnisoffen; abhängig von vorhandenen Kompetenzen kontrollierbar und folglich auch mit Chancen verbunden ist (Raithel, 2011).

Hierbei gilt es zwischen temporalen und intentionalen Ebenen des Schädigungspotentials zu unterscheiden. So kann die Verhaltensintention auf die Umwelt oder den Menschen gerichtet sein, wobei bezogen auf den Menschen zwischen gesundheitlichem, juristischem und finanziellem Schädigungspotential zu unterscheiden ist. Die temporale Dimension bezieht sich auf den Zeitpunkt des Eintritts einer potenziellen Schädigung (Raithel, 2011).

In der Auseinandersetzung mit riskanten Verhaltensweisen wird häufig auf objektivierbare, gesundheitsepidemiologische Befunde Bezug genommen, wobei Raithel (2011) aus der Schädigungsperspektive vier prototypische Risikoverhaltensformen innerhalb der phänomenologischen Spannweite identifiziert: (1) gesundheitlich-körperliche, (2) delinquente, (3) finanzielle und (4)

ökologische.

„Risikoverhalten gilt [...] als ein unsicherheitsbezogenes Verhalten, das zu einer Schädigung führen kann und somit eine produktive Entwicklung – in Bezug auf die Entwicklungsziele Individuation und Integration – gefährdet.“ (Raithel, 2011, S. 26). Der Begriff deckt sich stark mit dem psychologisch-psychiatrischen Begriff des Problemverhaltens, ist jedoch weniger moralisierend (ebd.). Die Frage, ob ein individuelles Verhalten als Risikoverhalten zu klassifizieren sei, lässt sich jedoch nicht allein durch die Übertragung populationsbezogener Gefährdungswahrscheinlichkeiten beantworten.

„Jugendliche nutzen Risikoverhaltensweisen als greifbare und öffentlich zugängliche Requisiten der Identitätsbildung.“ (Raithel (2011, S. 66)

Risikoverhaltenstypen

Innerhalb der Spannbreite möglicher Risikoverhaltenstypen wird zwischen (1) gesundheitlich-körperlichem, (2) delinquentem, (3) finanziellem und (4) ökologischem Risikoverhalten unterschieden. Trennscharfe Abgrenzungen zwischen den definierten Teilbereichen sind aus Schädigungsperspektive nicht grundsätzlich möglich, da z.B. Mutproben im Straßenverkehr sowohl gesundheitliche, rechtsnormbezogene, finanzielle und ökologische Folgeschäden bewirken können.

Risikoverhaltenstypen	Mögliche Schäden	Hauptsächliche Handlungsfelder
Gesundheitliches Risikoverhalten	Lebensbedrohung, Unfall; Verletzung, Krankheit, Tod	Ernährung, Straßenverkehr, Lärm, Sexualität, Gewalt, Sport, Hygiene, psychoaktive Substanzen, Mutproben, Suizid
Delinquentes Risikoverhalten	Sanktion, Strafmaßnahme	Straßenverkehr, psychoaktive Substanzen, (sexuelle) Gewalt, Eigentums kriminalität, Mutproben
Finanzielles Risikoverhalten	Finanzielle Verpflichtung,	Warenkonsum, Glücksspiel. (Psychoaktive Substanzen,

Risikoverhaltenstypen	Mögliche Schäden	Hauptsächliche Handlungsfelder
	Verschuldung, Pfändung	Straßenverkehr, Sexualität, Gewalt- und Eigentumskriminalität)
Ökologisches Risikoverhalten	Verschmutzung, Zerstörung	Straßenverkehr, Müllentsorgung Freizeitsport,

„Gib Gas, Erik!“

Lesen Sie sich die folgende Fallgeschichte aufmerksam durch. Überlegen Sie sich eine Situation für Herrn Schulze, den Fahrer des Oberklassewagens. Was denkt er? Was nimmt er wahr? Versetzen Sie sich in die Personen hinein und entwickeln Sie möglichst viele alternative Handlungsweisen, die die Situation positiv beeinflussen. Setzen Sie Ihre Fallgeschichte dann als Rollenspiel um.

Erik, Lena, Tina, Axel

Erik, Lena, Tina und Axel sind nach Feierabend in Eriks Wagen gemeinsam unterwegs. Alle haben einen anstrengenden Arbeitstag hinter sich und wollen jetzt noch etwas erleben. Zuerst ins Kino und danach vielleicht noch Disco. Vor allem Erik braucht das jetzt. Sein Chef war heute unmöglich. Er hat ihn für das Fehlen wichtiger Unterlagen verantwortlich gemacht, ihn beschimpft und mit einer Abmahnung gedroht. Das war so ungerecht! In ihm kocht es. Als er vor lauter Grübeln bei Rot über die Ampel fährt, geht im Wagen ein Gegröle los. Lena schreit: „Ja cool, was stört uns schon eine rote Ampel!“ Tina jöhlt: „Komm Erik, da geht noch was.“ Axel ruft dazwischen „Gib Gas, ich will ins Kino!“ und dreht das Radio voll auf. Im Auto herrscht jetzt Partystimmung. Als Erik einem Autofahrer die Vorfahrt nimmt, ist ihm das zwar peinlich, aber er fährt weiter zu schnell und zu unkonzentriert. Sein Ärger wird zur Aggression, als ein Oberklassewagen vor ihm zu langsam fährt und er sich von ihm provoziert fühlt. Mit den Worten „Kohle für ein fettes Auto, aber nicht fahren können!“ setzt Erik zum Überholen an. Axel ruft: „Ja, zeig's ihm!“ Da kreischt Lena: „Vorsicht Erik, die Oma!“

Frau Weber

Frau Weber hat sich mit ihrer Gehhilfe die Treppe runtergequält. Schnell noch mal zum Kiosk. Sie braucht unbedingt noch etwas zum Abendbrot. Das war ein Tag! Heute Morgen, als sie die Zeitung aus dem Briefkasten holen wollte, ist ihr die Wohnungstür zugefallen. Und da stand sie nun vor ihrer eigenen Tür und konnte nicht mehr in die Wohnung. Es hat Stunden gedauert, bis sie wegen des Ersatzschlüssels ihre Tochter im Büro erreicht hatte. Ist ja noch mal gut gegangen. Aber über eins kommt sie gar nicht hinweg. Ihre Tochter hat gesagt, es würde wohl jetzt Zeit für die Anmeldung im Altersheim. Ganz in Gedanken läuft Frau Weber über die Straße.

Herr Schulze

Stressauslöser im Straßenverkehr

Beispiele für äußere Stressoren

Stau, Baustellen, schlechte Sicht- und Straßenverhältnisse, monotone Strecken, extreme Temperaturen, das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer, das Verhalten der Mitfahrer

Beispiele für innere Stressoren

Sorgen, Ärger, Zeitdruck, Ängste, gesundheitliche Beschwerden, übersteigerter Geltungsdrang, aggressive Grundhaltung



Typisch für Fahranfänger

Fehler überspielen **wenig praktische Erfahrung**

Gruppendruck beweisen müssen, wie gut man fahren kann

eigenes Fahrvermögen überschätzen imponieren wollen

Gefahren unterschätzen **emotionale Bindung ans Auto**

perfekt sein wollen Unsicherheiten ausblenden

unnötige Risiken eingehen **sich ablenken lassen**

M 6

Anti-Stress-Maßnahmen

- sich bewusst aufs Fahren vorbereiten, genug Zeit einplanen
- deeskalierend wirken: Rücksicht nehmen, defensiv fahren, gelassen bleiben, deutlich kommunizieren
- die Perspektive wechseln, sich in andere Verkehrsteilnehmer hineinversetzen
- positive Selbstgespräche führen
- Ablenkungen vermeiden



M 7

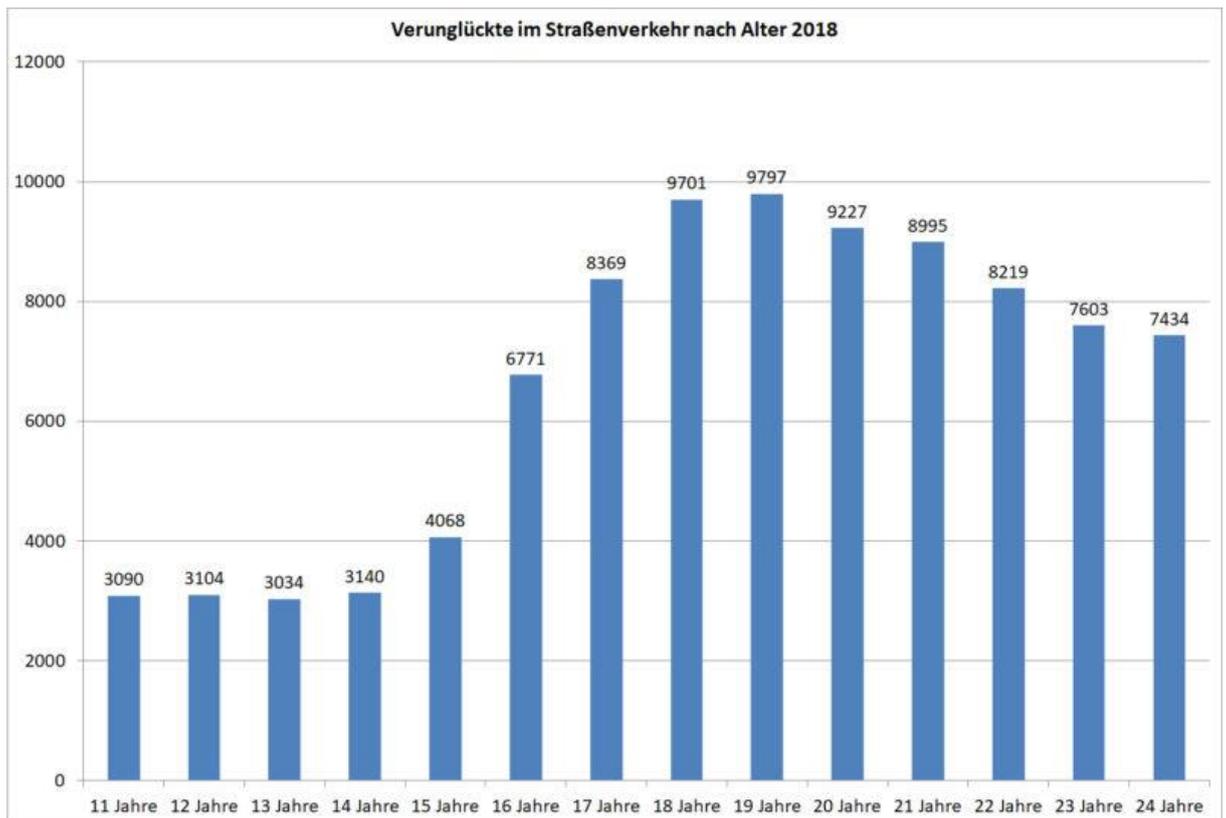
Text mit allgemeinen Informationen

Aufgabe: Lest euch den Text durch und markiert euch wichtige Stellen.

18- bis 24-Jährige im Straßenverkehr – Die sieben risikoreichsten Jahre

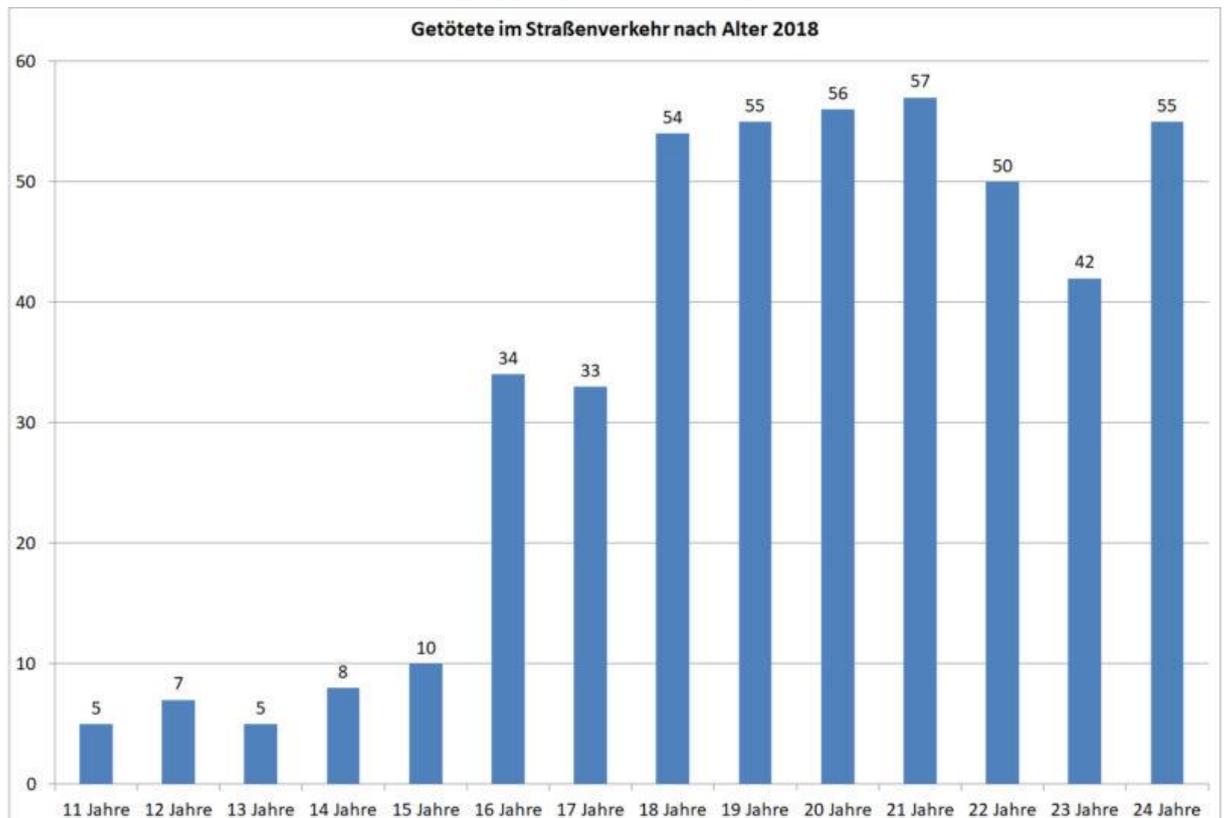
60.976 Männer und Frauen zwischen 18 und 24 Jahren kamen 2018 in Deutschland im Verkehr zu Schaden, 369 davon tödlich. 15,3 Prozent aller Verletzten und 11,3 Prozent aller Getöteten im Straßenverkehr gehörten nach Angaben des Statistischen Bundesamtes zur Gruppe der 18- bis 24-Jährigen, obwohl nur jeder 13. der Gesamtbevölkerung (7,7 Prozent) dazu zählte. In die Statistik fließen nur die Unfälle ein, bei denen die Polizei hinzugezogen wurde.

Mit Eintritt der Motorisierung steigt die Zahl der Verunglückten sprunghaft an: Erst mit 16, wenn Jugendliche erstmals motorisiert am Verkehrsgeschehen teilnehmen, dann mit 18, wenn sie allein mit dem Pkw unterwegs sind. Ab Anfang 20 sinkt die Unfallhäufigkeit langsam wieder.



Quelle: Statistisches Bundesamt, 2019

Noch dramatischer steigt die Zahl der im Straßenverkehr tödlich Verunglückten.

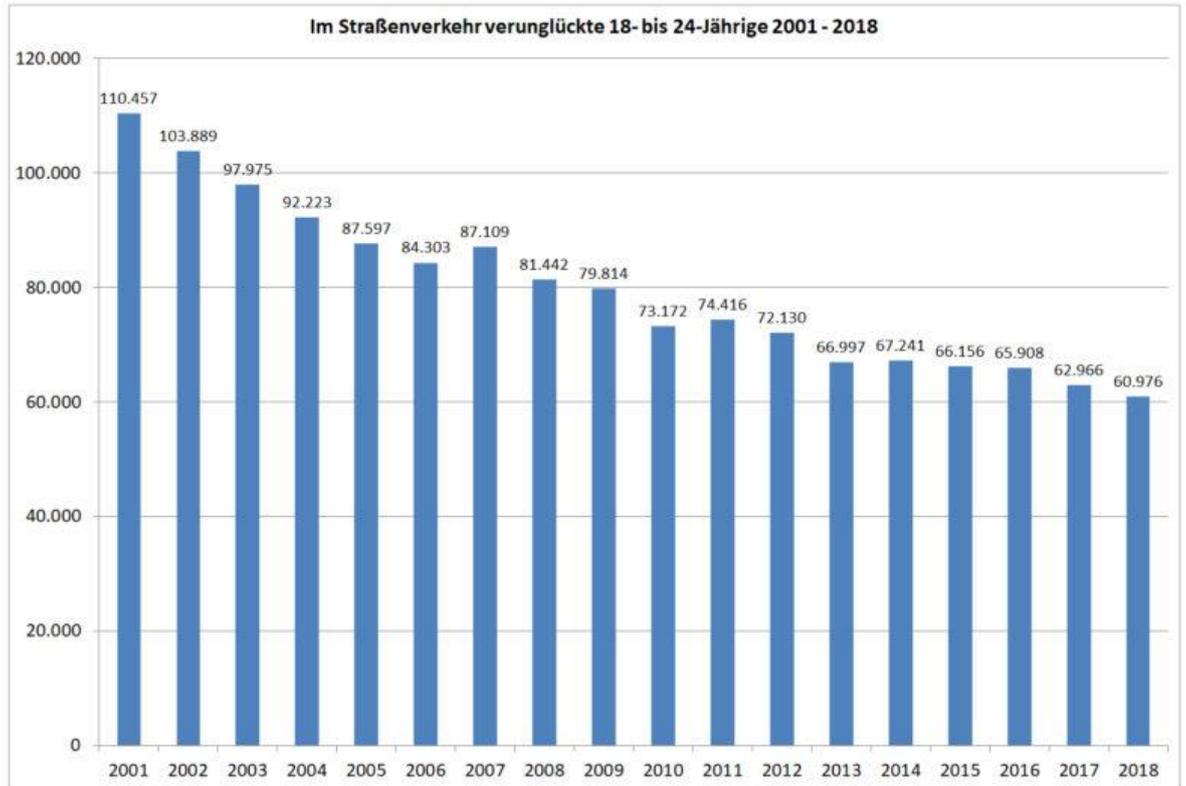


Quelle: Statistisches Bundesamt, 2019

Auf 100.000 Einwohner verunglückten in der Gesamtbevölkerung 482 Verkehrsteilnehmer. In der Gruppe der 18- bis 24-Jährigen waren es 965, mehr als doppelt so viele. Je 1 Mio. Einwohner wurden 58 junge Erwachsene im Straßenverkehr getötet; bei der Gesamtbevölkerung kamen 40 Getötete auf 1 Mio. Einwohner.

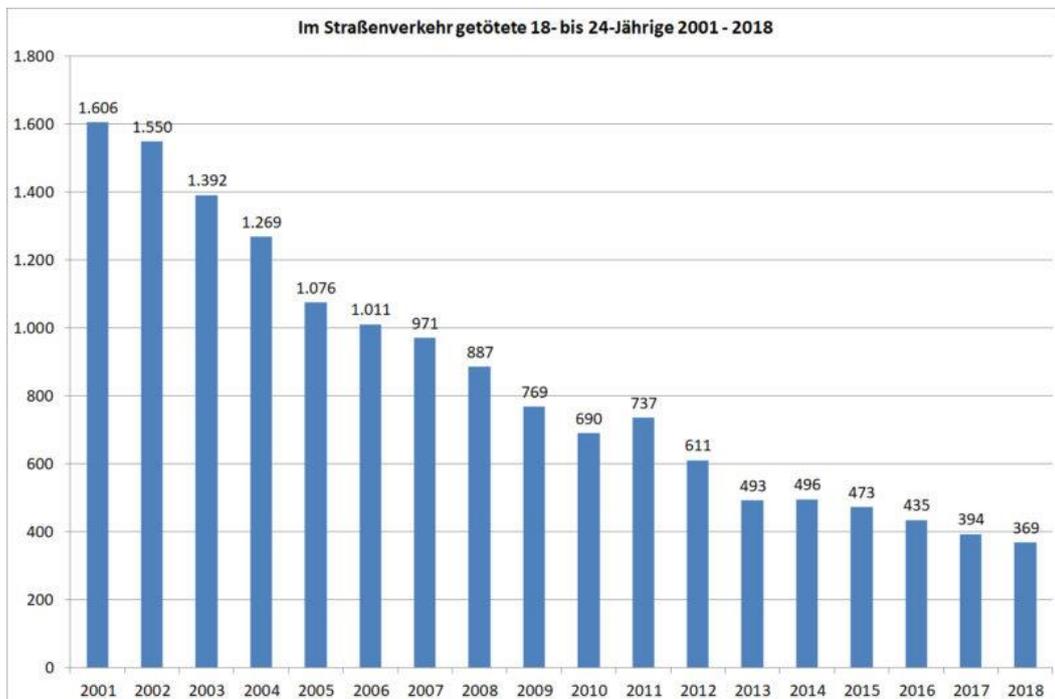
Langfristige Entwicklung

Langfristig gehen auch bei jungen Menschen die Unfallzahlen kontinuierlich zurück, wie ein Blick auf die Statistik zeigt. 1991 waren es sogar 134.764 verunglückte junge Erwachsene.



Quelle: Statistisches Bundesamt, 2019

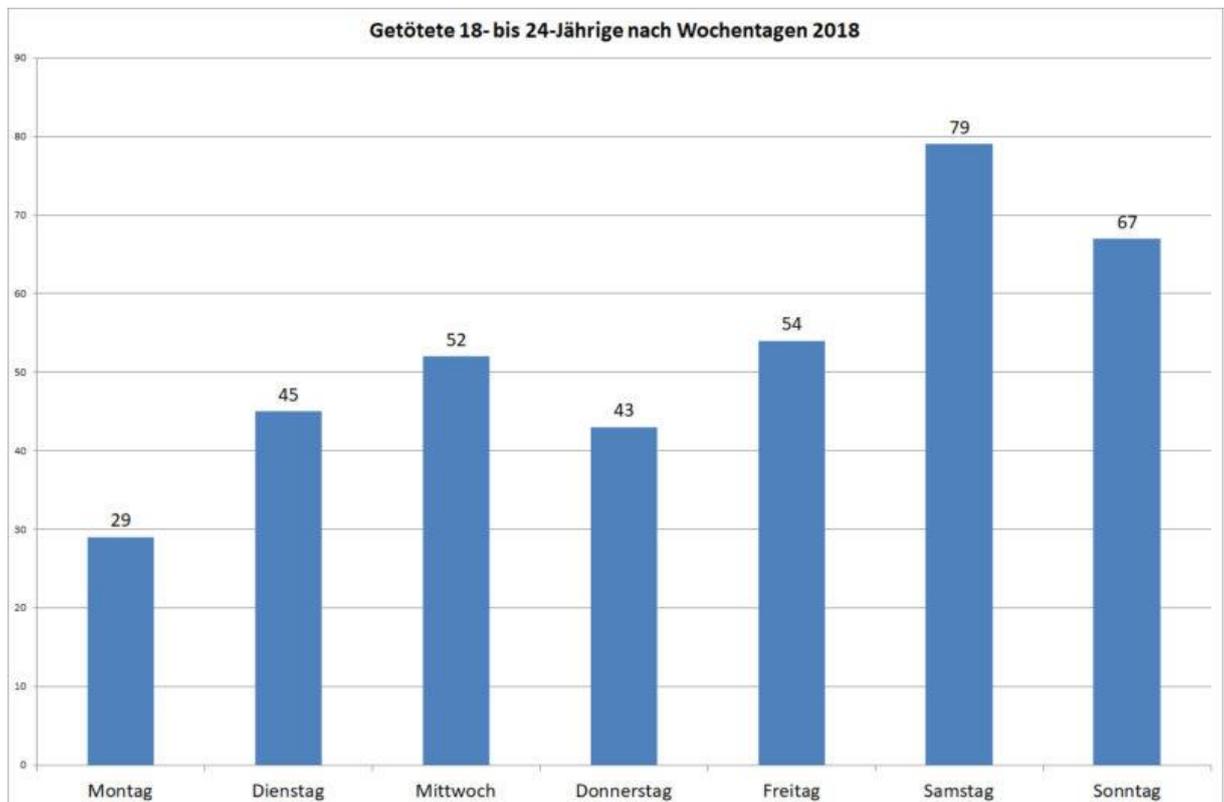
2018 kam 369 junge Menschen im Straßenverkehr ums Leben, 2001 waren es noch mehr als viermal so viele (1.606). Im Jahre 1991 gab es in dieser Altersgruppe sogar 2.749 Verkehrstote.



Quelle: Statistisches Bundesamt, 2019

Unfallgeschehen im Wochen- und Tagesverlauf

Mit Abstand die meisten getöteten jungen Fahrer wurden auch 2018 am Wochenende gezählt: Samstags (21,41 Prozent) und sonntags (18,16 Prozent) wurden deutlich mehr junge Leute tödlich verletzt als am Freitag (14,63 Prozent), am Mittwoch (14,09 Prozent), am Dienstag (12,2 Prozent), am Donnerstag (11,65 Prozent) oder am Montag (7,86 Prozent).



Quelle: Statistisches Bundesamt, 2019

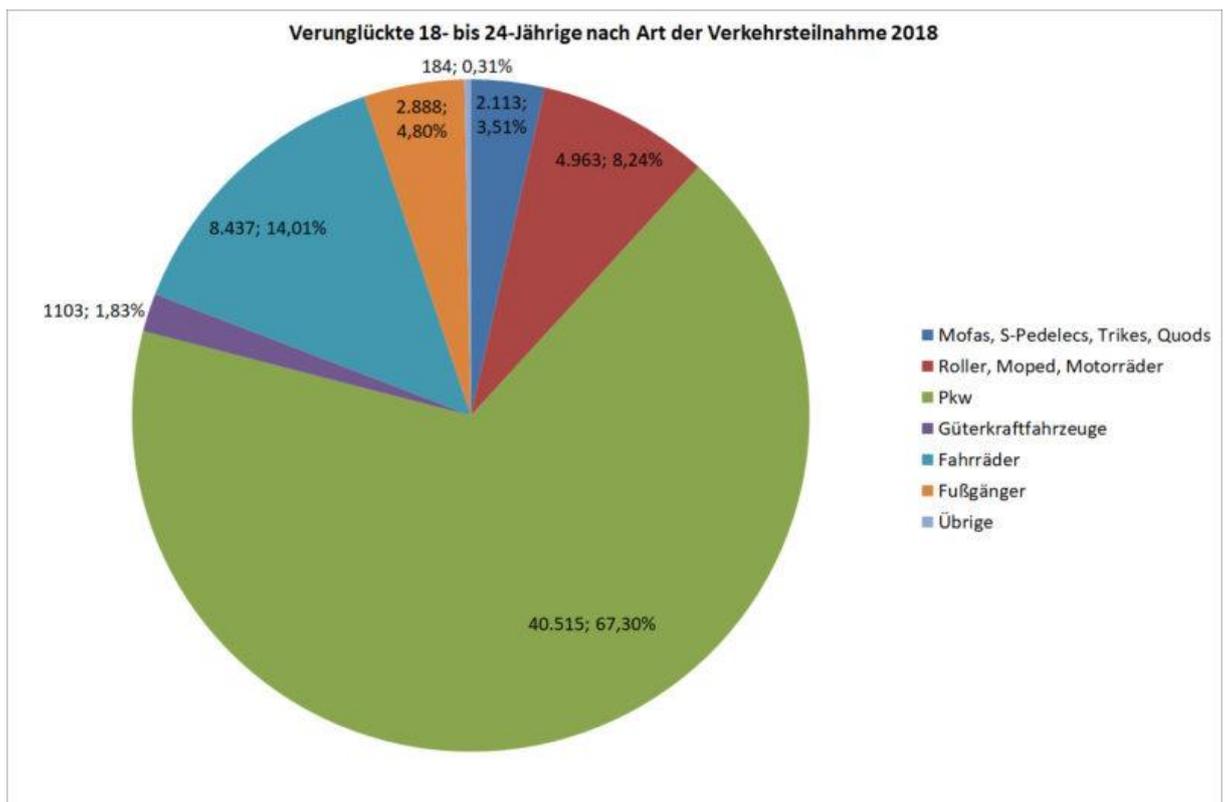
Die tageszeitliche Verteilung der getöteten 18- bis 24-Jährigen zeigt einen deutlichen Zusammenhang mit ihrem Freizeitverhalten. In den Abend- und Nachtstunden sind junge Erwachsene überproportional betroffen. In der Zeit zwischen 19 Uhr abends und 5 Uhr morgens verunglückten 2538 Prozent der 18- bis 24-Jährigen, aber nur 14,1 Prozent der übrigen Altersgruppen. Noch dramatischer ist der Unterschied bei den Getöteten: Zwischen 19 Uhr abends und 5 Uhr morgens starben im Jahr 2018 43,6 Prozent der 369 getöteten jungen Erwachsenen, während der entsprechende Anteil der übrigen Altersgruppen nur 21,5 Prozent betrug.

Discounfälle

Kombiniert man Wochentage und Tagesstunden, zeigen sich zeitliche Konzentrationen. Fast jeder fünfte (18,7 Prozent) im Jahr 2018 bei Verkehrsunfällen getötete 18- bis 24-Jährige kam in den späten Abend- und Nachtstunden des Wochenendes ums Leben! Diese Unfälle, die sich freitags und samstags von 22 bis 24 Uhr sowie samstags und sonntags zwischen 0 und 7 Uhr ereignen, sind unter dem Namen **Discounfälle** zu trauriger Bekanntheit gelangt. Bei den anderen Altersgruppen verunglückten in diesen 18 Stunden nur 5,2 Prozent der im Verkehr ums Leben Gekommenen tödlich.

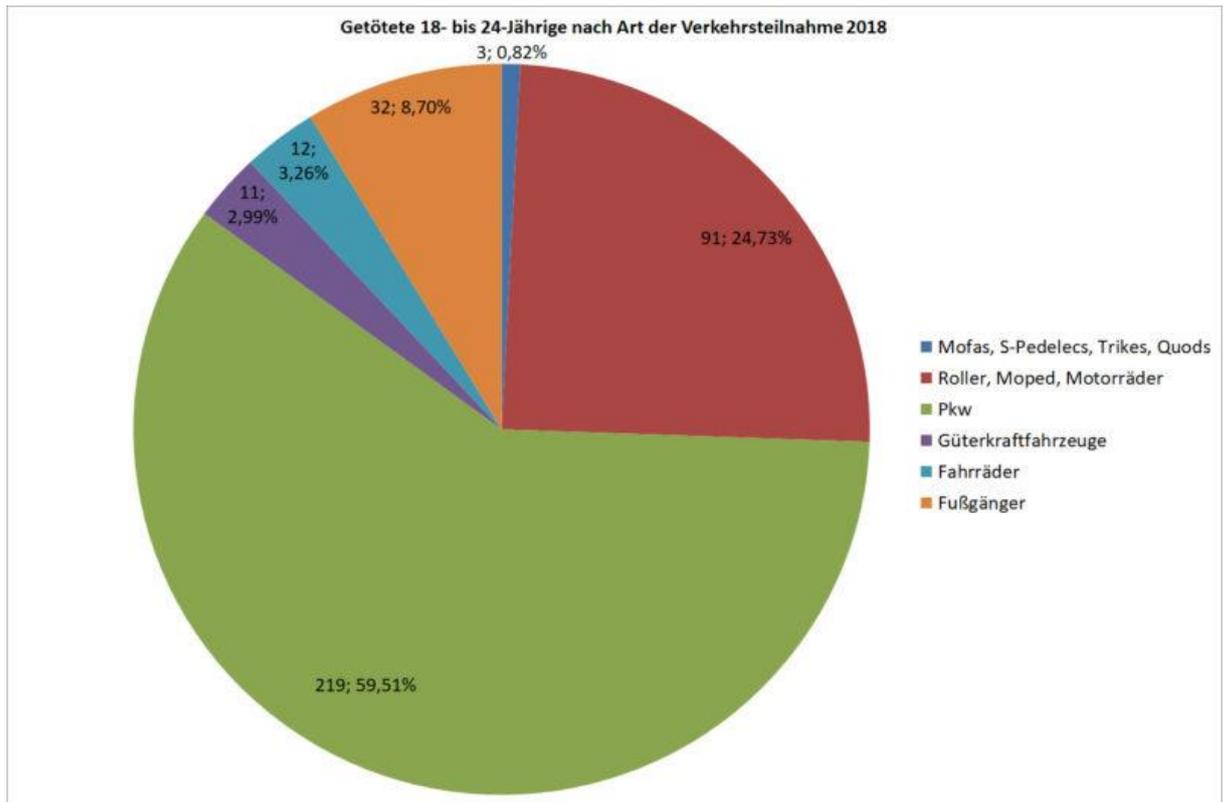
Art der Verkehrsbeteiligung

Bei zwei Dritteln aller Verkehrsunfälle waren junge Erwachsene als Fahrer oder Mitfahrer mit dem Pkw unterwegs, 14 Prozent verunfallten mit dem Fahrrad. 8,24 Prozent kamen auf dem Roller, Moped oder Motorrad zu Schaden.



Quelle: Statistisches Bundesamt, 2019

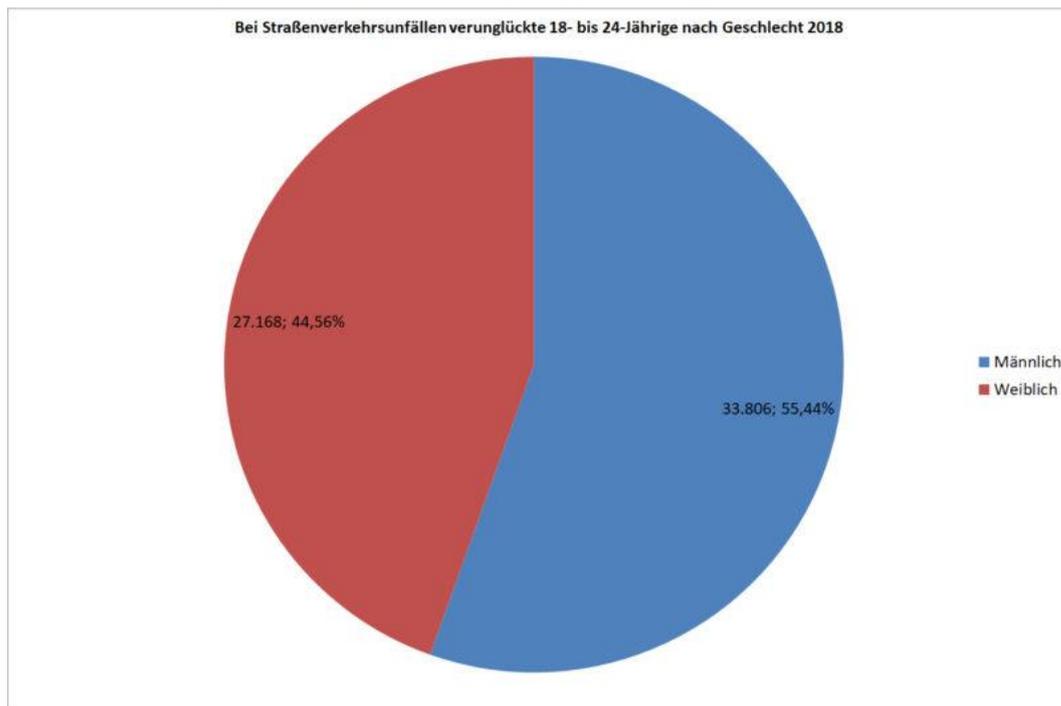
Bei den tödlichen Unfällen ergibt sich ein anderes Bild: Extrem betroffen sind hier motorisierte Zweiradfahrer. Fast jeder vierte Verkehrstote war 2018 auf dem Roller, Moped oder Motorrad unterwegs. 59,51 Prozent der Getöteten saßen als Fahrer oder Beifahrer in einem Pkw.



Quelle: Statistisches Bundesamt, 2019

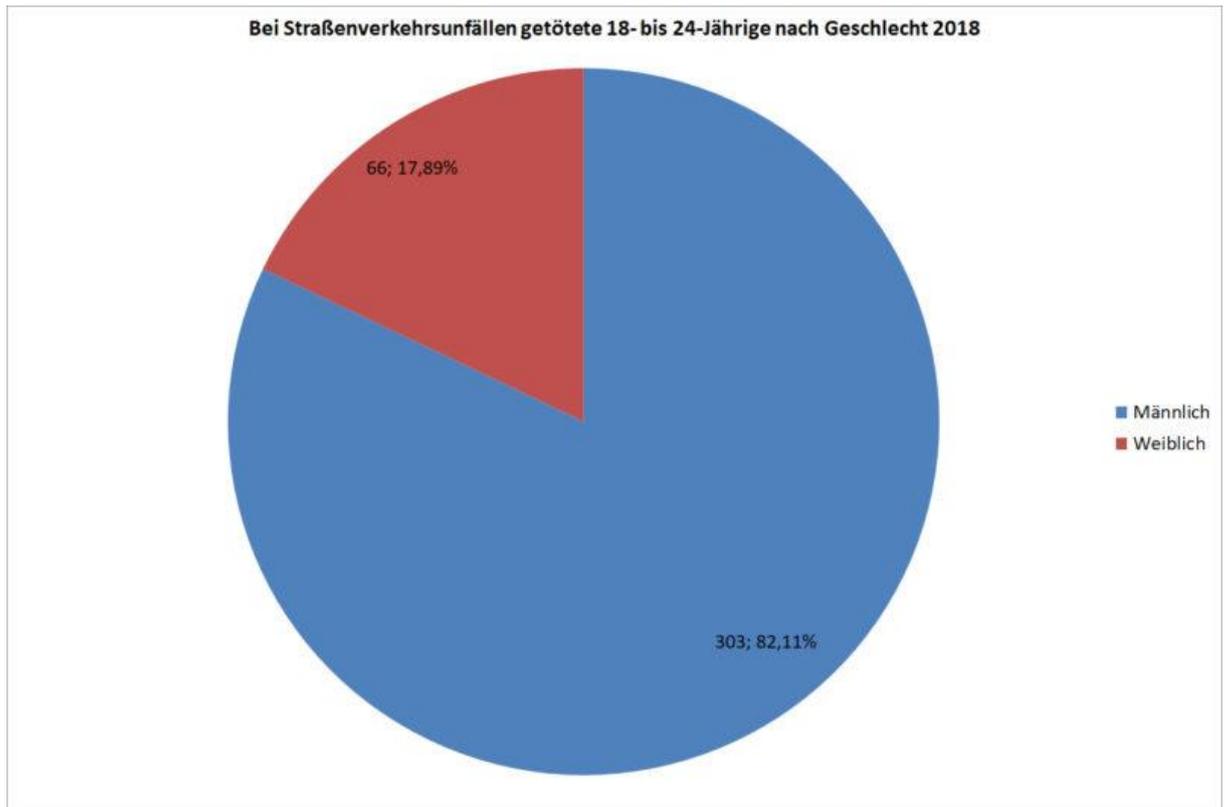
Gender – Junge Männer gefährdeter als junge Frauen

Junge Männer verunglücken häufiger als junge Frauen. Von den in 2018 Verunglückten waren 33.806 männlich und 27.168 weiblich. Das macht bei den Männern einen Anteil von 55,44 Prozent.



Quelle: Statistisches Bundesamt, 2019

Deutlicher wird ihr Anteil, betrachtet man die schweren Verkehrsunfälle mit Getöteten. Gut vier Fünftel der im Straßenverkehr getöteten jungen Erwachsenen bis 24 Jahre waren männlich, nur 17,89 Prozent weiblich! (2017 = 75,89 Prozent männlich, 24,11 Prozent weiblich). Bei den Pkw-Verkehrstoten in diesem Alter ergibt sich ein ähnliches Bild: Fast drei Viertel waren Männer, nur gut ein Viertel Frauen.



1.

Quelle: Statistisches Bundesamt, 2019

Beteiligte und Hauptverursacher

Junge Fahrer sind nicht nur überproportional in Unfälle verwickelt, sie verursachen sie auch überproportional. Fast ein Fünftel (18,2 Prozent) aller Pkw-Unfälle mit Personenschaden wurde von 18- bis 24-Jährigen verursacht. Überdurchschnittlich häufig trugen sie die Hauptschuld: 64,6 Prozent der unfallbeteiligten jungen Pkw-Fahrer wurden 2018 von der Polizei als Hauptverursacher eines Unfalls mit Personenschaden eingestuft. Besonders die 18- bis 20-jährigen Fahranfänger fielen auf; 69,1 Prozent der unfallbeteiligten Fahrer dieser Gruppe waren auch Hauptverursacher des Unfalls (Anfängerrisiko). Von den 21- bis 24-Jährigen trugen 60,9 Prozent die Hauptschuld am Zustandekommen des Unfalls.

Auch hier spielt das Geschlecht eine Rolle: 67,1 Prozent der männlichen, aber „nur“ 61 Prozent der weiblichen 18- bis 24-jährigen Unfallbeteiligten galten als Hauptverursacher eines Unfalls. Das Geschlecht hat auch Auswirkungen auf die Schwere der Unfälle: Die von jungen Fahrerinnen verursachten Unfälle waren meist weniger folgenschwer. Je 1.000 Unfälle mit Personenschaden, bei denen eine junge Frau Hauptverursacherin war, verunglückten 1.446 Personen, davon wurden 5 Personen getötet und 183 schwerverletzt. Bei den von jungen Männern verursachten Unfällen verunglückten je 1.000 Unfälle mit Personenschaden 1.461 Personen, davon wurden 11 Personen getötet und 227 schwer verletzt.

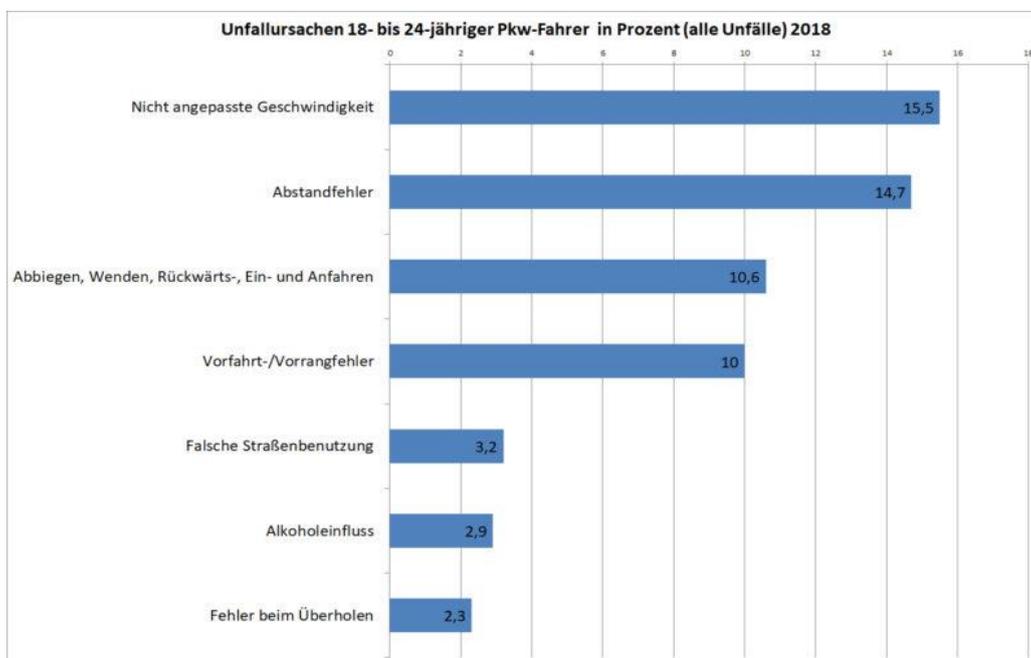
Unfalltyp

Jeder vierte von einem jungen Pkw-Fahrer verursachte Unfall mit Personenschaden war ein „Fahrerunfall“ (9.172; 25,4 Prozent). Das sind Unfälle, bei denen der Fahrer ohne Fremdeinfluss die Kontrolle über sein Fahrzeug verliert. Sie sind meist besonders schwer. So starben 166 der Getöteten bei von jungen Pkw-Fahrern verursachten Unfällen bei einem Unfall dieses Typs (53,2 Prozent).

Fast jeder dritte Unfall mit Personenschaden war ein „Unfall im Längsverkehr“ (11.015; 30,6 Prozent). Das sind Unfälle, die durch Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmern ausgelöst werden, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegen. Dabei kamen 28,5 Prozent der Unfallbeteiligten ums Leben.

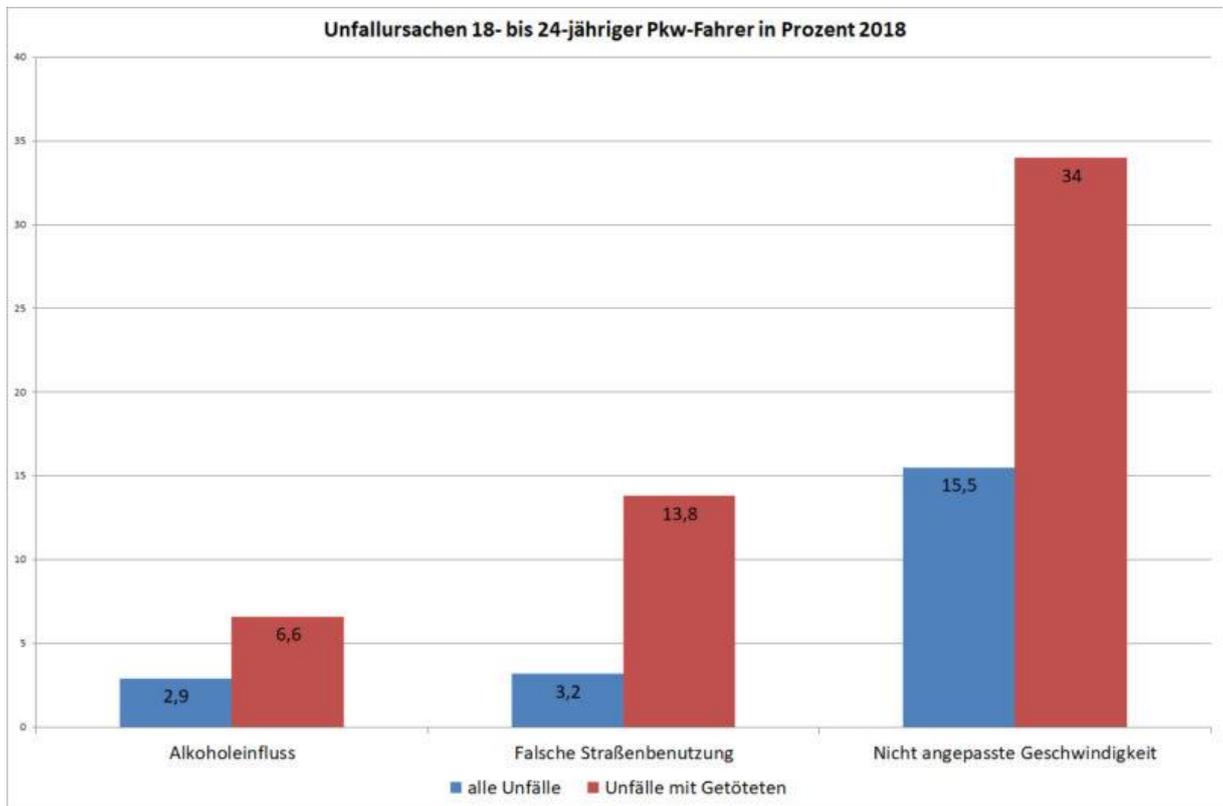
Unfallursachen

„Nicht angepasste Geschwindigkeit“ ist bei Jungen Fahrern mit Abstand die häufigste Unfallursache. Nach Polizeiangaben fuhr jeder siebte unfallbeteiligte Pkw-Fahrer dieser Altersgruppe zu schnell (15,5 Prozent). „Abstandfehler“ (14,7 Prozent) sind die zweithäufigste Unfallursache, gefolgt von „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“ (10,6 Prozent) und „Vorfahrt-/Vorrangfehler“ (10 Prozent). Weitere Unfallursachen waren „Falsche Straßenbenutzung“ (3,2 Prozent), „Einfluss von Alkohol“ (2,9 Prozent) sowie „Fehler beim Überholen“ (2,3 Prozent).



Quelle: Statistisches Bundesamt, 2019

Bei den tödlich Verunglückten ergibt sich eine andere Gewichtung: Hier fallen drei Unfallursachen überproportional auf. Ein gutes Drittel der 18- bis 24-jährigen Pkw-Fahrer verlor aufgrund „nicht angepasster Geschwindigkeit“ sein Leben (34 Prozent). Auf Platz zwei rangierte „falsche Straßenbenutzung“ (13,8 Prozent), gefolgt von „Alkoholeinfluss“ (6,6 Prozent).



Quelle: Statistisches Bundesamt, 2019

„Nicht angepasste Geschwindigkeit“ ist bei den männlichen Pkw-Fahrern Fehlverhalten Nummer eins. 20,9 Prozent der jungen Männer fahren zu schnell, „Abstand“ folgt auf Platz zwei (17,8 Prozent). Bei den jungen Fahrerinnen war es umgekehrt: 20,1 Prozent hielten nicht genügend Anstand, 17,6 Prozent der Fahrerinnen fahren zu schnell. 2017 war „nicht angepasste Geschwindigkeit“ noch bei beiden Geschlechtern Fehlverhalten Nummer eins. Die Werte lagen früher weiter auseinander.

Alter und Leistung des Pkw

Einfluss auf die Unfallgefährdung Junger Fahrer haben auch die Fahrzeuge, mit denen sie unterwegs sind. Sie sind im Durchschnitt älter, teils technisch schlechter ausgestattet und unsicherer als die Fahrzeuge anderer Altersgruppen.

Geschlechtsspezifische Unterschiede gibt es auch bei den Fahrzeugen. Die Autos, in denen Frauen verunglückten, waren im Durchschnitt weniger leistungsstark als die der jungen Männer.

Quelle: <https://www.verkehrswacht-medien-service.de/sekundarstufe/mobilitaet-junger-fahrer/unfaelle-junge-fahrer/>

M 8

Aufgabe 2: Bearbeitet das Arbeitsblatt

Arbeitsblatt : Gedanken eines Fahrers nach einem Unfall

Christian hält sich für einen guten Fahrer. Er schätzt seine Fahrfähigkeiten und seine Reaktionsgeschwindigkeit hoch ein und glaubt von sich, besser als die meisten anderen jungen Fahrer zu sein. Nun ist er aber von der Fahrbahn abgekommen und leicht gegen einen Baum gestoßen. Nachdem er sich vom ersten Schreck erholt hat, überlegt er, wie es zu dem Unfall gekommen ist.

Nachfolgend einige Gedanken, die ihm durch den Kopf gehen:

„Wenn mir der Blödmann nicht entgegengekommen wäre, hätte ich die Kurve locker geschafft.“

„Die Lenkung bei diesem Wagen ist zu weich!“

„Das war einfach Pech!“

„Der Wagen liegt eben schlecht auf der Straße.“

„Die müssen die Kurve besser bauen!“

„Ich bin doch kein guter Fahrer.“

„Mit einem tiefer gelegten Wagen wäre, das nicht passiert!“

„Damit konnte wirklich keiner rechnen!“

Aufgaben:

1. Wird Christian sich nach dem Unfall weiter für einen guten Fahrer halten?
2. Welche Gedanken zeigen, dass Christian die Ursache bei sich sucht? Welche, dass er andere Ursachen sieht?

3. Kann man sich für einen guten Fahrer halten, obwohl man schon mehrfach kritische Situationen oder Unfälle verursacht hat? Wenn ja, wie ist das zu erklären?

aus: Geiler, Michael: Risiko und Risikoverhalten, in:Jugend & Verkehr. Projekte für die Sekundarstufe II., Hrsg. von der Deutschen Verkehrswacht, Meckenheim 1998, Heft 5, DC-ROM

Quelle: <https://www.verkehrswacht-medien-service.de/wp-content/uploads/VMS-UA-Sek-II-Gedanken-nach-einem-Unfall.pdf>

M 9

Video: <https://www.youtube.com/watch?v=l8V1mMvhsT4>

Aufgabe 3: Schaut euch das Video vollständig an und notiert euch die Schrittfolge des Vorgehens bei einem Unfall oder einer Panne

Lösung:

1. An die Seite fahren und Warnblinkanlage anschalten
2. Ruhe bewahren
3. Rückwärtigen verkehr beachten und aussteigen
4. Warnweste anziehen
5. Warndreieck rausholen
6. Straßengegebenheiten beachten
7. 150 Schritte hinter dem Auto Dreieck aufstellen
8. 112 anrufen – Namen nennen und Situation gut schildern
9. In Unfall verwickelte Personen ansprechen und fragen wie es ihnen geht – ansprechbar?
10. Wenn nicht ansprechbar, testen ob Person noch atmet
11. Erste Hilfe leisten

(M10)

Wobei hilft die stabile Seitenlage?

Wie Sie vielleicht wissen, kann es durch verschiedene Einwirkungen auf das Gehirn zu Störungen des Bewusstseins kommen, so z.B. durch

- Störungen der Atmung oder des Kreislaufes
- Witterungsbedingte Einflüsse, wie z.B. Hitzschlag
- Hirnbedingte Krampfanfälle

Bei Bewusstlosigkeit liegt eine Störung der vitalen Funktion vor. Dadurch entstehen Gefahren für den Betroffenen:

- **Anatmen von Fremdkörpern**
- **Atemstillstand** als Folge der Anatmung von Fremdkörpern, oder als Folge einer Schädelverletzung

Das Anatmen von Fremdkörpern in die Atemwege ist eine Gefahr bei fehlenden Schutzreflexen. Schutzreflexe bewirken z.B. den unwillkürlichen Husten beim Verschlucken. Mit zunehmender Bewusstlosigkeit verschwinden diese Reflexe, so dass z.B. Speisereste im Mundraum, Mageninhalt beim Erbrechen, Blut bei Mundblutungen oder Nasenbluten in die Atemwege gelangen können, und nicht von dort weggehustet werden.

Bei **Bewusstlosigkeit** und **ausreichender Atmung** wird der Betroffene in die Stabile Seitenlage gebracht. Ziel dieser Lagerung ist, dass der Mund des Betroffenen zum tiefsten Punkt des Körpers wird, so dass Erbrochenes und Blut abfließen kann und nicht in die Atemwege gelangen.



Durch die **Stabile Seitenlage** wird sichergestellt, dass die Atemwege freigehalten werden und Erbrochenes, Blut etc. ablaufen kann - der Mund des Betroffenen wird zum tiefsten Punkt des Körpers. Der Betroffene wird so vor dem Erstickten bewahrt.

Durchführung der Stablen Seitenlage



Schritt 1

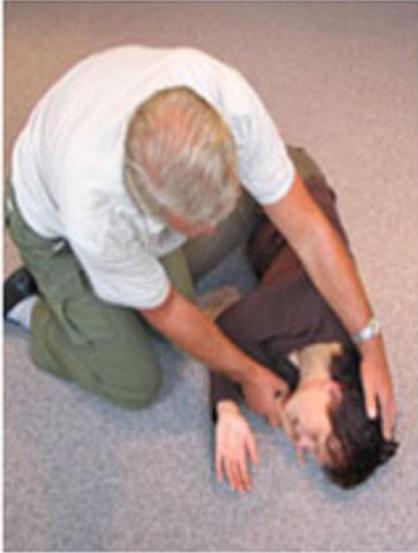
Seitlich neben dem Betroffenen knien. Beine des Betroffenen strecken. Den nahen Arm des Bewusstlosen angewinkelt nach oben legen, die Handinnenfläche zeigt dabei nach oben.

Schritt 2

Fernen Arm des Betroffenen am Handgelenk greifen. Arm vor der Brust kreuzen, die Handoberfläche des Betroffenen an dessen Wange legen. Hand nicht loslassen.

Schritt 3

An den fernen Oberschenkel greifen und Bein des Betroffenen beugen.



Schritt 4

Den Betroffenen zu sich herüber ziehen.
Das oben liegende Bein so ausrichten, dass der Oberschenkel im rechten Winkel zur Hüfte liegt

Schritt 5

Hals überstrecken, damit die Atemwege frei werden.
Mund des Betroffenen leicht öffnen.
Die an der Wange liegende Hand so ausrichten, dass der Hals überstreckt bleibt.

Kontrolle

Auch in der stabilen Seitenlage müssen Sie immer wieder

- **Bewusstsein**
- **Atmung**
- **Lebenszeichen**

des Betroffenen kontrollieren.

Achten Sie darauf, dass der Mund des Betroffenen als tiefster Punkt des Körpers erhalten und das sein Kopf nackenwärts gebeugt bleibt.

Quelle: <https://www.drk.de/hilfe-in-deutschland/erste-hilfe/stabile-seitenlage/>

Aufgabe: Unfallinszenierung als Gruppe

- (1) Legt euch eine Warnweste korrekt an und stellt ein Warndreieck wie vorgegeben im Flur auf.
- (2) Stabile Seitenlage ausprobieren: Breitet eine Matte oder eine Decke aus. Nacheinander legt sich jeder von euch auf den Rücken und lässt sich von den anderen in die stabile Seitenlage bringen. Der „Bewusstlose“ schließt dabei die Augen und spürt in seinen Körper hinein. So wird ihm seine Rolle als Helfer noch besser gelingen.

4. Quellen

<https://www.verkehrswacht-medien-service.de/sekundarstufe/mobilitaet-junger-fahrer/unfaelle-junge-fahrer/> 15.06.2020, 18:54 Uhr

<https://www.verkehrswacht-medien-service.de/wp-content/uploads/VMS-UA-Sek-II-Gedanken-nach-einem-Unfall.pdf> 15.06.2020, 19:33 Uhr

<https://www.youtube.com/watch?v=l8V1mMvhsT4> 15.06.2020 16:27 Uhr

<https://www.drk.de/hilfe-in-deutschland/erste-hilfe/stabile-seitenlage/> 20.06.2020, 22:57 Uhr

<https://www.youtube.com/watch?v=lWvgOnWjw3U> 28.06.2020 17:45 Uhr

[file:///C:/Users/benja/Downloads/Einf%C3%BChrung_Unterrichtsprojekte20%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/benja/Downloads/Einf%C3%BChrung_Unterrichtsprojekte20%20(1).pdf) 01.05.2020
13:02 Uhr

Name: Liebe

Vorname: Marie

Matrikelnummer: 4773029

Dresden, den 29.06.2020

.....

Unterschrift