



Ausstellung „Straßenkreuze“

Eine Handreichung für Lehrerinnen und Lehrer

IMPRESSUM

Titel: Ausstellung „Straßenkreuze“ – Eine Handreichung für Lehrerinnen und Lehrer

Herausgeber: IVS Institut für Verkehrssicherheit gGmbH

Autorin: Inga Sievers

Anschrift: Burgwall 15
16727 Oberkrämer
Tel.: 03304-39 70 12
E-Mail: info@ivs-ok.com
Internet: www.forum-verkehrssicherheit.org



Die vorliegende Handreichung wurde mit Mitteln des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg gefördert.

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei der Autorin.

1. Auflage Oktober 2011

© IVS gGmbH

Sehr geehrte Damen und Herren!

Mit der vorliegenden Handreichung möchten wir Ihnen Zusatzmaterialien zur Verfügung stellen, die eine vertiefende Auseinandersetzung mit der Ausstellung „Straßenkreuze“ in der schulischen Praxis unterstützen sollen. Die Handreichung bietet Hintergrundwissen und Arbeitsvorschläge zu den einzelnen Aufstellern der Ausstellung an und soll Ihnen als Anregung für Diskussionen mit den Schülern dienen. Einen Befragungsleitfaden für den Einsatz im Unterricht, einen Feedbackbogen zur Ausstellung sowie Tipps zum Einsatz weiterer Unterrichtsmaterialien finden Sie im Anhang dieser Handreichung.

Zur Ausstellung

Die Ausstellung „Straßenkreuze“ stellt einen Beitrag zur Verkehrssicherheitsarbeit mit Jugendlichen im Alter von 18 bis 24 Jahren dar und ist auch für den Einsatz in der Oberstufe geeignet. Dabei konzentriert sie sich vor allem auf die Zielgruppe der jungen Fahranfänger. Ziel ist es, mit der Ausstellung die im Straßenverkehr besonders gefährdete Zielgruppe für die Risiken und Folgen von Verkehrsunfällen zu sensibilisieren und zu einer verantwortungsbewussten Fahrweise zu mobilisieren.

Die Ausstellung wurde für das Land Brandenburg Anfang 2011 vom Forum Verkehrssicherheit des Landes Brandenburg konzipiert. Grundlage für die Konzeption war die Wanderausstellung „Straßenkreuze – Unorte des Sterbens“ aus dem Bundesland Sachsen-Anhalt, die bereits seit einigen Jahren im Land Brandenburg in den Oberstufenzentren ausgestellt wird.

Auf den insgesamt acht Aufstellern werden Unfallursachen von Fahranfängerunfällen beschrieben und durch Interviewaussagen von Jugendlichen ergänzt. Beispielhafte Aussagen von Hinterbliebenen machen bewusst, welche Konsequenzen ein Verkehrsunfall für die Angehörigen haben kann. Ergänzend werden Unfallnachrichten zu Fahranfängerunfällen und Eindrücke von Ersthelfern präsentiert, die beruflich häufig mit den Folgen schwerer Unfälle konfrontiert werden. Des Weiteren werden die Jugendlichen dazu aufgerufen, Verantwortung im Straßenverkehr für sich selbst und andere zu übernehmen.

Nach dem Besuch der Ausstellung „Straßenkreuze“ bieten sich folgende Ansätze für die Auseinandersetzung mit dem Thema im Unterricht an:¹

- Risikoverhalten – Gefahren – Mut – Übermut – Unfall – Unfalltod
- Mobilität – Freizeit – Disco, Party – Alkohol – Drogen
- Mobilität als Wert – Gesellschaft – Straßenverkehr – Selbsterfahrungen
- Peergroups – Gruppendynamik – Clique – Imponiergehabe
- Fahrphysik – Bremsen – Lenkung – Geschwindigkeit – mangelnde Fahrerfahrungen – Grenzen erfahren
- Stress – Emotionen – Krisenbewältigung
- Aggressionen – Täter – Potentielle Opfer – Potentielle Verursacher
- Leben und Tod – Glück und Trauer – Gewinn und Verlust – Freude und Schmerz

Uns interessieren Ihre Erfahrungen mit der Ausstellung und mit den Materialien der vorliegenden Handreichung. Mit der Zusendung von ausgefüllten Feedbackbogen unterstützen Sie uns bei der Entwicklung von ansprechenden Medien zur Verkehrserziehung. Wir freuen uns über eine Rückmeldung von Ihnen!

Mit freundlichen Grüßen

Inga Sievers (Autorin, Koordinatorin des Forums Verkehrssicherheit)

¹ Ministerium des Innern des Landes Sachsen-Anhalt, Kultusministerium des Landes Sachsen-Anhalt & Vierung Kunstverein Magdeburg e.V. (2001)

Übersicht über die Materialien

Aufsteller 1	Einführung	5
Aufsteller 2	Ursachen	6
Aufsteller 3 + 4	Schülerstatements 1 + 2	8
Aufsteller 5	Zeitlupe	10
Aufsteller 6	Ersthelfer und Unfälle.....	11
Aufsteller 7	Trauer	12
Aufsteller 8	Pass auf dich auf!	13

Anhang

- Leitfaden zur Befragung
- Leitfaden zur Ersten Hilfe am Unfallort
- Feedbackbogen
- Quellenangaben
- Weitere Unterrichtsmaterialien, Ansprechpartner

Aufsteller 1 - Einführung

Straßenkreuze als Zeichen des Gedenkens, Warnens und Mahnens sind offenkundiger Ausdruck menschlicher Tragödien in unserer mobilen Gesellschaft. Ihre Tradition geht bereits auf die 1970er Jahre zurück. In dieser Zeit wurden die ersten Straßenkreuze aufgestellt.²

Straßenkreuze vermitteln eine bittere Botschaft. Sie stehen für Verkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang und für ein unabänderliches Schicksal. An dieser Stelle ist ein Mensch bei einem Verkehrsunfall zu Tode gekommen. Angehörige und Freunde von Verunglückten stellen sie auf, um den Opfern zu gedenken und Vorbeifahrende zum Nachdenken anzuregen. Oft werden regelmäßig frische Blumen, Fotos und Kerzen aufgestellt. Für die Angehörigen stellen die Kreuze einen wichtigen Bestandteil der Trauerarbeit dar – ein Ort, an dem sie Abschied nehmen können. Häufig werden diese Orte zu einer Art Pilgerstätte, die wichtiger ist als die Grabstelle auf dem Friedhof.³

Rein rechtlich gesehen, ist das Aufstellen von Straßenkreuzen, deren Anzahl stetig zunimmt, nur auf Autobahnen verboten. Sonst besteht keine konkrete Regelung für oder gegen das Aufstellen von Straßenkreuzen, die aus Pietätsgründen toleriert werden.⁴

Viele Jugendliche fühlen sich durch die Kreuze am Straßenrand nicht persönlich angesprochen. Sie beurteilen ihr eigenes Fahrverhalten als verantwortungsvoll und übersehen dabei die persönliche Gefährdung.



Straßenkreuze
Orte des Sterbens

Nur ein kurzer Augenblick ...
und plötzlich ist nichts mehr, wie es war ... Der Tod verändert alles ... Was bleibt, ist die unendliche Trauer ... Jedes einzelne Kreuz erinnert an einen Verstorbenen und steht für ein tragisches Schicksal ... Es gibt kein Zurück mehr ... Die Freunde fehlen ein Leben lang ...

Die Botschaft der Straßenkreuze ist einfach:
Pass auf! Hier fand ein Mensch den Tod.
Auch dich kann es treffen!

Forum Verkehrssicherheit
des Landes Brandenburg

„Das betrifft mich nicht. Das waren alles Jugendliche, die unvernünftig waren und Alkohol getrunken hatten“, so der Tenor vieler Jugendlicher.⁵

Straßenkreuze stehen jedoch nicht nur für „Raser“. Wichtig ist es, den Jugendlichen zu vermitteln, dass es jeden von ihnen treffen kann, sei es durch das eigene Verhalten oder durch das Handeln der anderen.

Aufgabe:

In Gruppen von drei oder vier Schülern sollen die Jugendlichen ihre Einstellung zum Verhalten im Straßenverkehr diskutieren. Folgende Fragen können als Einstieg dienen:

- Wie schätzt ihr eure eigene Fahrweise ein?
- Was macht nach eurer Ansicht eine sicherheitsbewusste Fahrweise aus?

Die Aussagen sollen notiert und im Anschluss mit der gesamten Klasse diskutiert werden.

² www.mdr.de

³ Ministerium des Innern des Landes Sachsen-Anhalt, Kultusministerium des Landes Sachse-Anhalt & Vierung Kunstverein Magdeburg e.V. (2001)

⁴ Harendt, A. (2009)

⁵ Die Aussagen gehen zurück auf die Befragungen von Jugendlichen, die am 18.11.2010 und am 08.12.2010 durch die Mitarbeiter der IVS gGmbH in der Integrierten Gesamtschule Birkenwerder und im Oberstufenzentrum in Nauen zur Vorbereitung auf die Ausstellung geführt wurden.

Aufsteller 2 – Ursachen

Junge Erwachsene im Alter von 18 bis 24 Jahren verunglücken überdurchschnittlich oft im Straßenverkehr. In Brandenburg gehört circa jeder fünfte im Straßenverkehr tödlich Verunglückte der Gruppe der Fahranfänger an, dabei beträgt ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung nur ca. acht Prozent.

Hauptursache für das Entstehen von Unfällen bei jungen Fahranfängern ist eine unangepasste Geschwindigkeit. Weitere Ursachen sind Vorfahrt- und Vorrangverletzungen, zu dichtes Auffahren, Fehler beim Abbiegen und Wenden, falsche Straßenbenutzung, Alkohol- und Drogeneinfluss sowie Überholfehler. In der Regel wird das hohe Unfallrisiko der jungen Verkehrsteilnehmer auf zwei Erklärungsansätze zurückgeführt: das Anfängerrisiko und das Jugendlichkeitsrisiko.

Anfängerrisiko

Fahranfänger verfügen noch über relativ wenig Fahrerfahrung. Im Vergleich zu erfahrenen Fahrern können sie Gefahren weniger gut wahrnehmen und einschätzen, ihr Kraftfahrzeug noch nicht so sicher bedienen und weniger souverän mit Risiken umgehen.⁶ Zusätzlich lassen sie sich leichter ablenken und sind oftmals noch nicht in der Lage, Verkehrssituationen in ihrer Gesamtheit zu erfassen.⁷ Aus den genannten Gründen können Handlungs- und Bedienungsfehler entstehen, die nicht selten zu schweren Unfällen führen. Hierzu gehören beispielsweise ein oftmals sehr spätes Abbremsen,⁸ ein Überfahren der Fahrbahnbegrenzungslinien in Kurven oder ein zu großer Wendekreis beim Abbiegen.⁹ Zusätzlich benötigen Fahranfänger verhältnismäßig viel Zeit für das Schalten.

Jugendlichkeitsrisiko

Zusätzlich zum Anfängerrisiko bringen viele junge Fahranfänger eine erhöhte Risikobereitschaft mit. Hier spricht man vom Jugendlichkeitsrisiko. Demzufolge neigen Jugendliche häufiger als Erwachsene zu Selbstüberschätzung, können Impulse und Gefühle weniger gut kontrollieren und sind häufiger abhängig von den Ansichten Gleichaltriger. Risiken werden verzerrt wahrgenommen, die eigenen Fähigkeiten überschätzt und das Risiko eines Verkehrsunfalls deutlich unterschätzt. Dies führt oft dazu, dass die Fahrer mit einer höheren Geschwindigkeit fahren und häufiger an Unfällen beteiligt sind.¹⁰

Die meisten jungen Erwachsenen (16%) werden bei Unfällen in den Spitzenzeiten des Berufsverkehrs zwischen 16 und 18 Uhr verletzt oder getötet. Insbesondere für die Abend- und Nachtstunden zwischen 19 Uhr abends und 5 Uhr morgens des Wochenendes zeigt sich jedoch ein vom Durchschnitt abweichendes Unfallgeschehen für die 18- bis 24-jährigen Straßenverkehrsteilnehmer: In dieser Zeit starben im Jahr 2009 45 Prozent der getöteten jungen Erwachsenen. Demgegenüber betrug der entsprechende Anteil der übrigen Altersgruppen nur 25 Prozent.¹¹



Wie hoch ist das Risiko?

Im Alter von 18 bis 24 Jahren gehörst du zur Gruppe der Verkehrsteilnehmer, die das höchste Risiko aufweist, im Straßenverkehr zu verunglücken.

Jeder fünfte im Straßenverkehr tödlich Verunglückte gehört in Brandenburg zu dieser Altersgruppe, dabei beträgt ihr Anteil an der Bevölkerung nur ca. 8 Prozent.

**Alle 54 Minuten verursacht ein Fahranfänger einen Unfall.
Alle 7 Tage stirbt ein Fahranfänger bei einem Verkehrsunfall.**

Wodurch entstehen die Unfälle?

Hauptursache für das Entstehen der Unfälle ist eine unangepasste Geschwindigkeit. Weitere Ursachen sind:

- Vorfahrt- und Vorrangverletzungen
- zu dichtes Auffahren
- Fehler beim Abbiegen und Wenden
- falsche Straßenbenutzung
- Alkohol- und Drogeneinfluss
- Überholfehler

Was sind die Gründe?

Musik hören, mit den Freunden quatschen und sich auf den Verkehr konzentrieren ...

Es braucht seine Zeit, um komplexe Verkehrssituationen richtig einschätzen und ein Auto sicher bedienen zu können. Auch um Risiken und Gefahren erkennen und darauf reagieren zu können, ist Erfahrung notwendig. Eine Fehleinschätzung von Situationen und ein unsicherer Umgang mit dem Fahrzeug sind daher bei Fahranfängern oft Gründe für das Entstehen von schweren Verkehrsunfällen.

Mal auf die Tube drücken und zeigen, wie cool man ist ...

Jeder Siebte von euch ist bereit, mehr Risiken einzugehen als andere. Diese Fahranfänger überschätzen oft die eigenen Fähigkeiten und unterschätzen das Risiko eines Verkehrsunfalls. Sie sind daher oft zu schnell unterwegs und häufiger an Unfällen beteiligt.

Verunfallte in der Altersgruppe 18 bis einschl. 24 Jahre im Jahr 2010 in Brandenburg¹²

Getötete	32
PKW-Insassen	25
als Fahrer	17
Verunglückte	1.919
PKW-Insassen	1.343
als Fahrer	798

Aufgabe:

Diskutieren Sie mit den Schülern über die Ursachen von Fahranfängerunfällen! Wie kommt eine rasante Fahrweise von Gleichaltrigen bei den Schülern an?

Fühlen sich die Schüler durch Verkehrssicherheitskampagnen angesprochen (z. B. Formel 1-Fahrer, der für sicheres Fahren wirbt¹³)? Diskutieren Sie mit den Schülern gute und schlechte Beispiele! Was würden die Schüler selbst besser machen? Lassen Sie die Schüler Text- und Gestaltungsideen für Plakate zur Verkehrssicherheit in Gruppenarbeit entwickeln, von denen sie sich selbst angesprochen fühlen. Die Ideen sollten im Anschluss gemeinsam mit allen diskutiert werden.

6 Grattenthaler, H. & Krüger, H.-P. (2009)

7 Underwood, G., Chapman, P., Brocklehurst, N., Underwood, J. & Crundall, D. (2003)

8 Ellinghaus, D. & Steinbrecher, J. (1990)

9 Jamson, H. (1999)

10 Bredow, B., Mörl, S., Palloks, M., Wagner, W. & Sturzbecher, D. (in Vorbereitung)

11 Statistisches Bundesamt (2010)

12 Polizei Brandenburg (2011)

13 Informationen zu aktuellen Verkehrssicherheitskampagnen finden Sie z. B. auf der Internetseite des Deutschen Verkehrssicherheitsrats unter www.dvr.de. Hier können auch Plakate für die Diskussionsanregung heruntergeladen werden. Filme zur Verkehrssicherheitskampagne „Lieber sicher. Lieber leben.“ stehen Ihnen unter www.regio-protect-21.de zum Download zur Verfügung.

Aufsteller 3 + 4 – Schülerstatements ¹⁴ 1 + 2

Folgende Themenschwerpunkte werden angesprochen:

Problematik von Mitfahrverkehren (Linda)

In ländlich geprägten Gebieten, in denen nur ein eingeschränktes bzw. gar kein ÖPNV-Angebot besteht, sind die Jugendlichen oft darauf angewiesen, von anderen mitgenommen zu werden. Problematisch wird dies, wenn der Fahrer nicht mehr fahrtüchtig ist.



Fahranfängerrisiko (Konstantin)*

siehe Aufsteller 2

Komplexe Verkehrssituationen, Ablenkung, Fahrt bei Dunkelheit (Larissa)*

siehe Aufsteller 2

Müdigkeit am Steuer (Philipp)

Verheerende Unfälle können die Folge sein, wenn Autofahrer am Steuer plötzlich von Müdigkeitsattacken, dem sogenannten „Sekundenschlaf“, überrascht werden. Die Fahrer nicken für einen kurzen Moment ein und verlieren dabei im schlimmsten Fall die Kontrolle über ihr Fahrzeug. Häufig werden Fahrer auf übermäßig langen, monotonen und abwechslungsarmen Fahrten (z. B. auf Autobahnen) vom Sekundenschlaf überrascht. Da der Organismus zwischen 2 und 5 Uhr besonders auf Schlaf eingestellt ist, sind Autofahrer zu dieser Uhrzeit auch besonders gefährdet.¹⁵

Veränderung der Fahrkompetenz (Lars)

Der Erwerb von Fahrkompetenz stellt einen komplexen Lernprozess von Teilfertigkeiten dar, der sich über mehrere Jahre erstreckt.¹⁶ Entsprechend weisen Fahranfänger zu Beginn ihrer „Fahrkarriere“ meist ein relativ geringes Niveau bestimmter Fahrkompetenzen auf. Dieser Umstand zeigt sich unter anderem in charakteristischen fahranfängerspezifischen Defiziten und einem erhöhten Unfallrisiko.

Alkohol am Steuer (Alexandra)

Der Genuss von alkoholischen Getränken hat eine enthemmende Wirkung, die Risikobereitschaft steigt an und die Reaktionsfähigkeit sinkt. Hell-Dunkel-Kontraste werden nicht mehr so gut wahrgenommen und Fahrbahnhindernisse später als im nüchternen Zustand erkannt. Feinmotorische Lenkbewegungen nehmen bereits ab 0,4 Promille ab, grobmotorische zu. Dadurch benötigt der Fahrer insgesamt mehr Platz zum Fahren.

¹⁴ Die Aussagen dieser beiden Aufsteller gehen zurück auf die Befragungen von Jugendlichen, die am 18.11.2010 und am 08.12.2010 durch die Mitarbeiter der IVS gGmbH in der Integrierten Gesamtschule Birkenwerder und im Oberstufenzentrum in Nauen zur Vorbereitung auf die Ausstellung geführt wurden.

¹⁵ ADAC e.V. (2008)

¹⁶ Maycock, G., Lockwood, C. & Lester, F. (1991)

Mit steigendem Alkoholspiegel steigt auch das Unfallrisiko an. „Bei einem Blutalkoholgehalt von 0,5 Promille verdoppelt sich das statistische Risiko, im Straßenverkehr zu verunglücken.“¹⁷

Für Fahranfänger gilt: In der Probezeit und bis zur Vollendung des 21. Lebensjahrs ist Alkohol beim Autofahren generell verboten. Bei Nichtbeachtung drohen empfindliche Strafen.¹⁸

Begleitetes Fahren ab 17 Jahren (Dennis)

Jugendliche können beim Begleiteten Fahren bereits mit 17 Jahren ihre Fahrerlaubnisprüfung absolvieren. Bis zur Vollendung des 18. Lebensjahrs darf nur in Begleitung einer zuvor benannten Person gefahren werden, die mindestens 30 Jahre alt ist und seit mindestens fünf Jahren die Fahrerlaubnis der Klasse B besitzt. Des Weiteren darf sie nicht mehr als drei Punkte in Flensburg haben und bei den Fahrten nicht mehr als 0,5 Promille Blutalkohol aufweisen. Der Vorteil des Begleiteten Fahrens besteht darin, dass Fahranfänger in geschützter Umgebung (unter Begleitung) Fahrerfahrungen sammeln und Fahrerroutinen entwickeln können.¹⁹

Typische Unfallsituationen (Julia)

Häufig lassen sich Kollisionen mit Wildtieren nicht vermeiden, weil die Tiere plötzlich und für Autofahrer überraschend die Straße queren. Ausweichmanöver sollten allerdings vermieden werden, da die Gefahr besteht, in den Gegenverkehr zu geraten oder gegen einen Baum zu fahren; dies zieht in der Regel wesentlich schlimmere Folgen nach sich. Im Falle eines Zusammenstoßes wird daher geraten, das Lenkrad festzuhalten und kontrolliert abzubremsen.²⁰

Aufgabe:

Können sich die Schüler mit den Aussagen der Jugendlichen identifizieren? Was haben sie selbst für Erfahrungen gemacht? Mithilfe des angehängten Leitfadens können Interviews in Zweiergruppen durchgeführt werden. Die Ergebnisse werden anschließend im Klassenverband vorgetragen.

* Die Aussagen der Jugendlichen können auch zur vertiefenden Diskussion des Aufstellers 2 herangezogen werden.



Lars, 20, Falkensee
„Ich habe meinen Führerschein seit zwei Jahren. Seitdem bin ich sicherer geworden. Am Anfang war es schwer, auf alles zu achten, mittlerweile bin ich beim Fahren aber weniger angespannt.“

Alexandra, 19, Hohen Neuendorf
„Ich bin schon einmal mit jemandem mitgefahren, der Alkohol getrunken hatte. Das war im Nachhinein ein schlimmes Erlebnis. Ich hab das gar nicht so wirklich realisiert, erst als ich am nächsten Morgen aufgewacht bin. Der Fahrer saß einfach viel zu locker am Steuer und hat sich weitestgehend auf die Musik im Auto konzentriert, er war einfach nicht bei der Sache.“

Dennis, 17, Brieselang
„Ich bin 17 Jahre alt, habe seit einer Woche meinen Führerschein und darf im Moment schon fahren, wenn meine Mutter daneben sitzt. Sie achtet darauf, dass ich ordentlich fahre. Ende Januar werde ich 18, dann darf ich alleine fahren. Es ist, glaube ich, der Wunsch von allen jungen Leuten, einen Führerschein zu haben, Auto zu fahren und unabhängig zu sein.“

Julia, 25, Schönwalde-Glien
„Eine Freundin von mir hatte auf der Landstraße einen sehr schlimmen Unfall. Sie ist gegen einen Baum gefahren, um Tieren auf der Fahrbahn auszuweichen und das Auto hat angefangen zu brennen. Sie hatte sich erschrocken und das Lenkrad rumgerissen. Das war eine ganz üble Situation. Da war zum Glück eine Person, die sie da rausgezogen hat. Die wäre da alleine nicht rausgekommen. Das Auto war komplett verzogen.“

17 www.dvr.de

18 Eine Geldbuße in Höhe von 250 Euro, zwei Punkte im Zentralregister in Flensburg, eine Anordnung zur Teilnahme an einem Aufbau-seminar für Fahranfänger sowie die Verlängerung der Probezeit um zwei Jahre sind möglich (§ 24 Straßenverkehrsgesetz, StVG).

19 www.bmvbs.de

20 www.dvr.de

Aufsteller 5 – Zeitlupe

Unfälle mit jungen Fahranfängern sind laut Statistik rückläufig. Allerdings sind die jungen Fahrer überproportional oft für das Zustandekommen der Unfälle verantwortlich.²¹ Neben den körperlichen Verletzungen müssen die Betroffenen auch mit den psychischen Folgen von Unfällen zurechtkommen. Der Vorwurf der Unfallverursachung und die eigenen Schuldgefühle führen zusätzlich zu einer besonderen Belastungssituation und belastenden Emotionen.²²

	2009	2010	Veränderungen
	Anzahl		Absolut
Verkehrsunfälle verursacht durch „Junge Fahrer“ (18 bis einschl. 24 Jahre)	9.500	10.225	+725
Personenschaden	1.719	1.505	-214
Sachschaden	7.781	8.720	+939
verunglückte Personen gesamt	3.203	2.031	-1.172
Getötete	53	34	-19
Verletzte	3.150	1.997	-1.153

Anmerkung: Verunglückte, Getötete, Verletzte sind alle Personen, die bei Unfällen verunglückt sind, die durch junge Fahrer verursacht wurden, nicht nur Personen der Altersgruppe 18 bis einschl. 24 Jahre.²³

Aufgabe:

Was sind nach Ansicht der Schüler unfallgefährdende Verhaltensweisen? Teilen Sie die Schüler in Gruppen von bis zu sechs Personen ein! Jeweils ein Schüler übernimmt die Moderation in der Gruppe, die anderen nehmen unterschiedliche Standpunkte ein, die zuvor mit der gesamten Klasse festgelegt wurden. Nun versuchen die Schüler ihren Standpunkt in der Gruppendiskussion argumentativ zu belegen.

²¹ Statistisches Bundesamt (2009)

²² www.Schule-begleitet-Fahren.de

²³ Polizei Brandenburg (2011)

Zeitlupe
die letzte Sekunde vor dem Aufprall

Der Motor heult auf ... Die Räder quietschen ... Gas geben ... noch schnell nach Hause kommen ... Aus dem Dunkel taucht der Baum auf ... Der Wagen kommt nicht zum Halten ...

- 1,0 Sek. **Die Bremsen blockieren.** Der Baum kommt unausweichlich auf dich zu ...
- 0,9 Sek. **Du siehst, wie die Knöchel weiß werden.** Du umklammerst das Lenkrad so fest, als würdest du mit ihm bremsen können ...
- 0,8 Sek. **30 cm bis zum Baum ...**
- 0,7 Sek. **Du hörst, wie Stoßstange und Kühlergrill zermalmt werden ...**
- 0,6 Sek. **Dein Körper rast mit 80 km/h nach vorn.** Du wiegst mehr als drei Tonnen und wirst mit zwanzigfacher Schwerkraft aus dem Sitz gehoben. Du hörst, wie deine Beine am Kniegelenk brechen ...
- 0,5 Sek. **Dein Körper ist starr aufgerichtet.** Die gebrochenen Kniegelenke werden mit ungeheurer Wucht gegen das Armaturenbrett gepresst. Umhüllung und Stahlfassung des Lenkrades biegen sich unter deinen Händen ...
- 0,4 Sek. **60 Zentimeter des Autobugs sind total deformiert.** Dein Körper rast weiter mit 80 km/h. Der Motor prallt mit 112 Tonnen Gewicht auf den Baum ...
- 0,3 Sek. **Deine Hände haben sich in Todesangst in das Lenkrad verkrallt.** Sie biegen es fast vertikal. Deine Gelenke und Unterarme brechen. Du wirst von der Lenksäule durchbohrt. Stahlsplinter dringen in den Brustkorb, reißen Löcher in die Lungen, zerfetzen die inneren Arterien, Blut dringt in die Lungenflügel ...
- 0,2 Sek. **Deine Füße werden aus den Schuhen gerissen.** Das Bremspedal bricht ab, das Fahrzeuggestell bricht in der Mitte ein, Bolzen lösen sich, Schrauben reißen ab. Dein Kopf kracht gegen die Windschutzscheibe. Du hast keine Zeit mehr zum Schreien ...
- 0,1 Sek. **Das Auto krümmt sich.** Die Sitze haben sich aus den Verankerungen gelöst, sie schnellen nach vorn. Sie pressen deinen Brustkorb gegen die gesplitterte Lenksäule. Blut schießt aus dem Mund. Das Herz bleibt stehen durch den Schock.
- 0,0 Sek. **Du lebst nicht mehr.**

Quelle: StatistikBrand

Aufsteller 6 – Ersthelfer und Unfälle

... Der 19-jährige Fahrer verlor nach einem Überholvorgang auf der Landstraße die Kontrolle über sein Fahrzeug. Der Wagen kam seitlich auf die Fahrbahn ab, streifte mehrere Bäume und überschlug sich. Die 19-Jährige wurde mit schweren Verletzungen in eine Klinik admissioniert. Die alte Beifahrerin erlag noch an Unfallort ihren schweren Verletzungen. ...

Pfarrer Stefan Baier, Landeskoordinator für Notfallseelsorge und Krisenintervention im Land Brandenburg

„Wenn Kinder oder Jugendliche beteiligt sind, ist es immer etwas ganz besonders Schlimmes. Das sind auch genau die Einsätze, die mich ein Stückchen länger begleiten, bei denen es mir schwerer fällt, sie wieder abzulegen und bei denen sich auch die Frage nach dem Sinn stellt, wenn so ein junges Leben verläscht. Das ist immer eine Katastrophe, auch für mich ist das eine Katastrophe - und dann mit der Polizei den Eltern die Todesnachricht zu überbringen, das ist auch eine besonders schwere Herausforderung.“

... Die Fahrt zu einer Party endete am Freitagabend für zwei 17-jährige Beifahrer tödlich. Der Wagen des 19-jährigen Fahrers war auf glatter Fahrbahn ins Schleudere geriet und in den Gegenverkehr gedrückt. Zwei krachende Auto frontal mit einem entgegenkommenden Fahrzeug zusammen. Beide Fahrzeugführer erlitten einen Schock und wurden mit schweren Verletzungen ins Krankenhaus gebracht. ...

... Nach dem Durchfahren einer Linkskurve verlor die 20-jährige Beifahrerin die Kontrolle über ihren Wagen. Dieser geriet ins Schleudern und kam in der Folge von der Fahrbahn ab. Der PKW überschlug sich mehrfach, wobei die Beifahrerin aus dem Auto geschleudert wurde. Dabei zog sie die schwersten Verletzungen zu, an denen sie noch an der Unfallstelle verstarb. ...

Steven, 21, Oberfeuerwehrmann, Freiwillige Feuerwehr Wünsdorf

„Bei einer Unfallsituation vor vier Jahren ist eine Freundin von mir auf dem Weg zur Berufsschule verunglückt und verstorben. Sie ist auf den Seitenstreifen gekommen, weil ein LKW die Kurve geschnitten hatte. Sie geriet ins Schleudern und prallte seitlich gegen einen Baum. Das ist mir ziemlich nah gegangen. Man konnte es erst nicht fassen. Man denkt, sie kommt irgendwann wieder, aber wenn man sie nach einem gewissen Zeitraum nicht wieder sieht, dann realisiert man, dass sie nicht mehr wiederkommt.“

... Es war kurz vor Mitternacht, als der 29-jährige Fahrer bei überhöhter Geschwindigkeit mit seinem Wagen von der Fahrbahn abkam und gegen einen Baum prallte. Der Wagen löste sofort Feuer. Alle vier Insassen des Wagens verbrannten im Auto, noch bevor die Rettungskräfte vor Ort waren. Die 16- bis 21-jährigen Jugendlichen waren auf dem Weg zu einer Party in Nachbarort gewesen. ...

Professionelle Ersthelfer wie Einsatzkräfte der Polizei, der Feuerwehr, der Rettungsdienste und der Notfallseelsorge, aber auch Privatpersonen werden als Ersthelfer bezeichnet, wenn sie sich nach einem Unfall um die ersten notwendigen Schritte zur Sicherung der Unfallstelle und zur Rettung der Verunfallten kümmern.

Professionelle Ersthelfer müssen „funktionieren“, sobald sie am Unfallort eintreffen. Während des Einsatzes werden Aufgaben oft automatisch erledigt; erst hinterher wird das Erlebte realisiert. Diese professionelle Distanz ist für die Helfer notwendig, um einen kühlen Kopf zu bewahren und angemessen reagieren zu können. Dennoch gibt es Ereignisse, die auch an professionellen Helfern nicht spurlos vorbeigehen. Oftmals ist dies der Fall, wenn der Verkehrsunfall besonders dramatisch war, viele Personen verletzt oder getötet wurden oder wenn Kinder und Jugendliche betroffen sind. Das wird als eine zusätzliche Belastung empfunden.

„Es ist ganz wichtig, dass ich für mich selber auch Möglichkeiten habe, das Erlebte abzulegen. Das gelingt in aller Regel ganz gut und trotzdem passiert es mir ab und zu, dass ich etwas erst einmal mitnehme und dass ich dann die Hilfe von Kollegen mit in Anspruch nehme.“²⁴

Eine der schwierigsten Aufgaben für die Ersthelfer ist es, den Eltern die Nachricht vom plötzlichen Unfalltod ihres Kindes zu überbringen. Angehörige von Verunfallten reagieren in dieser Situation unvorhersehbar und sehr individuell. Ihnen ist jedoch gemein, dass sie im ersten Moment nicht begreifen können, was passiert ist. Die Aufgabe der Notfallseelsorger ist es dann, für diese Menschen da zu sein, bei denen sich die gesamte Lebensplanung schlagartig geändert hat. Sie kümmern sich unter anderem um Angehörige von Unfallopfern und um Ersthelfer, die versucht haben, Leben zu retten.

Für den Einsatz am Unfallort ist die Zeit der entscheidende Faktor, der oftmals über Leben und Tod entscheidet. Als goldene Regel gilt, dass innerhalb

von einer Stunde die verunfallten Personen in der Rettungsstelle angekommen sein sollten. Besonders in den ländlich geprägten Gebieten ist dies aufgrund der langen Anfahrtswege und Entfernungen zum nächstgelegenen Krankenhaus oftmals nicht realisierbar.

Aufgabe:

Die Hilfeleistung am Unfallort ist eine Bürgerpflicht, die auch im Strafgesetzbuch²⁵ verankert ist. Wer ihr nicht nachkommt, muss mit juristischen Folgen rechnen. Aber was sollte am Unfallort getan werden? In welcher Reihenfolge sollten die einzelnen Schritte erledigt werden? Gehen Sie mit den Schülern die einzelnen Stationen der Ersten Hilfe vor Ort durch. Sie können dafür den angehängten Leitfaden zur Ersten Hilfe am Unfallort nutzen!

²⁴ www.dvr.de

²⁵ Strafgesetzbuch (StGB) § 323c Unterlassene Hilfeleistung

Wer bei Unglücksfällen oder gemeiner Gefahr oder Not nicht Hilfe leistet, obwohl dies erforderlich und ihm den Umständen nach zuzumuten, insbesondere ohne erhebliche eigene Gefahr und ohne Verletzung anderer wichtiger Pflichten möglich ist, wird mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe bestraft.

Aufsteller 7 – Trauer

Statistiken, unabhängig davon, ob sie positive oder negative Trends ablesen lassen, können nicht die wirklichen Schicksale der Betroffenen widerspiegeln. Unfälle geschehen ohne Vorwarnung. Sie treffen nicht nur die direkt am Unfall Beteiligten, sondern auch Angehörige und Freunde, für die der Verlust eines nahestehenden Menschen langfristige Konsequenzen mit sich bringt. In der öffentlichen Wahrnehmung wird die Vielfalt und Langfristigkeit der Folgen von Verkehrsunfällen mit Todesfolge meist verkannt. Dementsprechend sind Unfallberichterstattungen oftmals nur reine Kostenrechnungen.²⁶

Für die Hinterbliebenen ist es sehr schwer, mit den Folgen der dramatischen Ereignisse zu leben. Oft fühlen sie sich allein gelassen, sei es bei der Lösung der Schuldfrage oder beim Wiedereinstieg in die Normalität. Auch mangelt es nach einem solchen Schicksalsschlag nicht selten an Verständnis und Unterstützung. Die Trauer über den Verlust eines geliebten Menschen ist für andere schwer nachvollziehbar. Das führt wiederum dazu, dass Freunde sich häufig distanzieren, denn es fällt ihnen schwer, das Leid der Betroffenen dauerhaft zu ertragen. Trauernde laufen daher Gefahr, außer dem Verstorbenen auch noch ihre sozialen Bindungen und den Kontakt zu ihrer Umgebung zu verlieren.

Viele Angehörige verarbeiten ihre Trauer mit der Realisierung einer internet-basierten Trauergedenkseite, auf der die Fotos der Verunfallten, der Unfall an sich und die Persönlichkeit der verunglückten Personen beschrieben sind. Auch Jahre nach deren Tod treffen sich hier Familienangehörige, Freunde und Fremde, die Gedanken und auch Briefe für die Verstorbenen aufschreiben.

Aufgabe:

Hören Sie sich gemeinsam mit Ihren Schülern das Hörbuch „Heiliges Blech“²⁷ an! Die folgenden Fragen können Ihnen als Einstieg in die anschließende Diskussion dienen:

- Wie geht Sascha, der Protagonist der Erzählung, der seine Freundin durch einen Autounfall verloren hat, mit seiner Trauer um?
- Inwieweit ändert sich sein Verhalten im Laufe der Zeit?



²⁶ www.mdr.de

²⁷ Das Hörbuch inklusive Begleitmaterial können Sie kostenlos beim Netzwerk Verkehrssicherheit Brandenburg bestellen. Eine Kurzbeschreibung des Hörbuchs sowie die Kontaktadresse zum Netzwerk finden Sie im Anhang dieser Handreichung.

Aufsteller 8 – Pass auf dich auf!

Angemessenes und verantwortungsbewusstes Verhalten ist ein wichtiger Bestandteil des gesamten sozialen Lebens. Jeder Mensch verbringt praktisch einen wesentlichen Teil seines mobilen Lebens im Straßenverkehr. Daher bedarf es gerade da auch eines verantwortungsbewussten Miteinanders aller Verkehrsteilnehmer. Problematisch ist, dass Regeln im Straßenverkehr oftmals nicht beachtet und Regelverstöße (z. B. Geschwindigkeitsüberschreitungen) als Kavaliersdelikte betrachtet werden. Dabei liegen die Gründe für das Zustandekommen von tödlichen Verkehrsunfällen zu 90 Prozent bei den Verkehrsteilnehmern selbst. Das eigene Fehlverhalten wird dabei oft übersehen und die eigenen Fähigkeiten werden überschätzt, während die unfallgefährdenden Verhaltensweisen der anderen umso bewusster wahrgenommen werden. Dies trifft in der Regel auf alle Autofahrer zu. Bei Jugendlichen kommt erschwerend hinzu, dass sie ihre persönliche Kontrolle und ihr Wissen über Verhaltensweisen vielfach höher einschätzen bzw. überschätzen. Auch machen sich Jugendliche oft abhängig von der Meinung gleichaltriger Peer-group-Mitglieder.²⁸ Verantwortung im Straßenverkehr zu übernehmen, heißt vor allem, vorausschauend zu fahren, um so eine sich anbahnende Gefahrensituation frühzeitig erkennen und das eigene Verhalten an die Situation anpassen zu können. Autofahrer müssen beispielsweise damit rechnen, dass in der Nähe einer Schule Kinder auf die Fahrbahn laufen können. Gleichzeitig heißt verantwortungsbewusstes Verhalten im Straßenverkehr aber auch, bewusst Rücksicht auf andere Verkehrsteilnehmer zu nehmen. Verantwortung spielt auch im unmittelbaren, situationsbedingten Verhalten eine bedeutende Rolle. In kritischen Verkehrssituationen ist die Zeit für bewusste Entscheidungen und Reaktionen oft zu kurz. Handlungen erfolgen in diesen Situationen reflexartig. Lange vor der eigentlichen Ernstsituation können allerdings sicherheitsorientierte Verhaltensprogrammierungen eingeübt werden, die sich dann im Ernstfall anbieten (z. B. durch ein Fahrsicherheitstraining).²⁹

Aufgabe: Verantwortung

Diskutieren Sie mit den Schülern die folgenden Fragen:

- Was bedeutet der Begriff „Verantwortung“ für den Einzelnen?
- Welche Bedeutung spielt Verantwortung in unserer heutigen Gesellschaft?
- Wann übernehmen die Schüler in ihrem Alltag selbst Verantwortung?
- Wie wichtig ist ihnen dabei die Meinung der anderen?



²⁸ Als Peergroups werden soziale Gruppen von Gleichaltrigen bezeichnet, in denen Kinder und Jugendliche miteinander interagieren. Peergroups entwickeln eine eigene Peerkultur (Werte, Verhaltensweisen, Einstellungen), die unabhängig von den Werten und Erwartungen von Erwachsenen geprägt ist. Dadurch gewinnen die Werte innerhalb der Gruppe an Relevanz gegenüber der Einflussnahme der Älteren.

²⁹ Böcher, W. & Geiler, M. (1991)

Anhang

Leitfaden zur Befragung

Vorabinformation

Zunächst sollten Gruppen von jeweils zwei Personen gebildet werden. Der Interviewer sollte dem Befragten zunächst erläutern, worum es bei der Befragung geht. Es sollte auch darauf hingewiesen werden, dass die Aussagen der Befragten keinerlei strafrechtliche Konsequenzen nach sich ziehen. Sie werden lediglich im Rahmen der Unterrichtsgestaltung verwendet.

Wichtig!

Der Leitfaden dient als Orientierungshilfe. Nicht alle Fragen müssen konsequent und in der angegebenen Reihenfolge abgefragt werden!

Für den Interviewer ist es wichtig, Neutralität zu bewahren. Die einzelnen Themengebiete können für den Befragten als Einstieg kurz erwähnt werden. Generell sollten zunächst allgemeine Fragen formuliert werden, auf die der Befragte antwortet. Im Anschluss kann mit gezieltem Nachfragen die Aussage verfeinert werden.

Folgende Aspekte sollten beim Leitfadeninterview beachtet werden:

- offene Fragen formulieren (die nicht automatisch mit ja oder nein beantwortet werden können)
- den Befragten reden/erzählen lassen
- häufiges bzw. zögerliches Nachfragen vermeiden
- Fragen nicht doppelt stellen
- wertende Aussagen und persönliche Erwartungen vermeiden
- suggestive Fragen und empathische Kommentare („Das ist ja sehr interessant.“) vermeiden

Informationen zur Verwendung des Leitfadens:

In der linken Spalte befindet sich die Einstiegsfrage für den jeweiligen Themenkomplex; diese wird durch detaillierte Nachfragen untersetzt. Die Fragen in der rechten Spalte sollen nicht gestellt werden, sondern dienen als Gedankenstütze (nach dem Interview sollten diese Fragen beantwortet sein).

Raum für Notizen:

Namen der Befragten, Alter, Ort:

Fragen zur Einschätzung der eigenen Fahrkompetenz und zum Risikoverhalten

1	Wie hat sich deine Fahrkompetenz nach der bestandenen Führerscheinprüfung entwickelt?	<i>Wie wird die eigene Fahrkompetenz beurteilt? Inwieweit sind die Befragten bereit, ein erhöhtes Risiko auf sich zu nehmen?</i>
<p>Wie schätzt du dein eigenes Fahrverhalten ein? Was bedeutet für dich das Autofahren? <i>[Wenn wichtig]:</i> Warum? Bist du manchmal einfach zum Spaß mit deinen Freunden im Auto unterwegs? Wie läuft das ab? Wie schätzt du das Fahrverhalten deiner Freunde ein? Fühlst du dich sicher? Wie schnell bist du mit dem Auto unterwegs? <i>[Wenn zu schnell]:</i> Denkst du an mögliche Folgen? Inwieweit fühlst du dich beim Autofahren sicher? Wie genau hältst du dich an die Verkehrsregeln? Inwieweit verändert sich dein Fahrverhalten, wenn andere dabei sind? Was trägt dazu bei, dass du beim Autofahren in Stresssituationen gerätst? Wie verhältst du dich dann?</p>		

Fragen zum Partyverhalten

2	Wie sieht ein typisches Partywochenende bei dir aus?	<i>Was verstehen die Befragten darunter, sich am Wochenende zu amüsieren? Was nehmen sie dafür in Kauf? Welche Mobilitätsformen werden für die Fahrt in die Diskothek genutzt?</i>
<p>Wie weit müssen du und deine Freunde bis zur nächsten Disko fahren? Wo fahrt ihr hin? Mit wie vielen Leuten bist du unterwegs? Wie kommen du und deine Freunde nachts zur Disko? Welche Möglichkeiten gibt es in eurer Region, um abends in die Disko und wieder nach Hause zu kommen? Welche Möglichkeiten nutzt du persönlich? Speziell zum Autofahren: Unterscheidet sich dein Fahrverhalten, wenn du alleine unterwegs bist und wenn andere dabei sind? Inwiefern? Wie bestimmt ihr den Fahrer (Wechselt ihr euch beim Fahren ab? etc.)? Wie viel Alkohol ist für dich ok, wenn du fahren musst?</p>		

Fragen zum eigenen Handeln und zum Verhalten anderer

3	Was denkst du über Alkohol und Drogen am Steuer?	<i>Welche Einstellung haben die Befragten zum Fahren unter Alkohol- und/oder Drogeneinfluss? Was für ein Verantwortungsgefühl haben sie sich selbst und anderen gegenüber?</i>
<p>Ist es schon einmal vorgekommen, dass du selbst unter Alkohol- oder Drogeneinfluss gefahren bist? Wie war das? Wie ist es dazu gekommen? Wie hast du dich gefühlt (währenddessen, danach)? Was denkst du im Nachhinein darüber? (Ist das häufiger vorgekommen?)</p>		
4	Ist es schon einmal vorgekommen, dass dein Fahrer/deine Fahrerin unter Alkohol- oder Drogeneinfluss gefahren ist?	<i>Welchen Eindruck haben die Befragten vom Verhalten der anderen?</i>
<p>Wie war das? Wie ist es dazu gekommen? Wie denkst du darüber (währenddessen, danach)? Hast du versucht, ihn/sie vom Fahren abzuhalten? Wie? Machst du das immer so? Nutzt du andere Möglichkeiten, um nach Hause zu kommen (Bahn, Disko-Bus)?</p>		
5	Spezielle Fragen zur Müdigkeit am Steuer: Ist es schon einmal vorgekommen, dass du beim Fahren eingeschlafen bist? Wie ist es dazu gekommen? Wie versuchst du dich im Allgemeinen wachzuhalten, wenn du Fahrer bist? Wie versuchen sich andere wachzuhalten, wenn sie Fahrer sind?	

Fragen zur persönlichen Betroffenheit

<p>6</p>	<p>Hattest du selbst schon einmal einen Verkehrsunfall?</p> <p><i>Falls nein:</i></p> <p>Hast du schon einmal eine kritische Situation erlebt? (Beinaheunfall)</p>	<p><i>Welchen Einfluss hat die Unfallererfahrung auf das eigene Verhalten?</i></p>
<p>Wie ist es dazu gekommen? Wie hast du den Unfall erlebt? Wie hast du dich gefühlt (währenddessen, danach)? Was denkst du im Nachhinein darüber? Hat sich seitdem etwas in deinem Fahrverhalten geändert (auch in Bezug auf Alkohol am Steuer)? Wenn ja, wie?</p>		
<p>7</p>	<p><i>Speziell zum Thema Straßenkreuze:</i></p> <p>Was geht dir durch den Kopf, wenn du Straßenkreuze am Straßenrand siehst? (Haben sie Einfluss auf dein Verhalten?)</p> <p>Wie findest du es, dass Angehörige durch die Kreuze an die Verstorbenen erinnern wollen?</p>	
<p>8</p>	<p>Ist schon einmal eine dir nahestehende Person bei einem Verkehrsunfall verunglückt?</p>	<p><i>Welchen Einfluss hat der Verlust eines nahestehenden Menschen auf das eigene Verhalten?</i></p>
<p>Was ist passiert? Wie hast du das erlebt? Wie hast du dich gefühlt, als du es erfahren hast? Hat sich seitdem etwas in deinem Fahrverhalten geändert (auch in Bezug auf Alkohol am Steuer)? Wenn ja, wie?</p>		

Leitfaden zur Ersten Hilfe am Unfallort³⁰

Bei Ankunft: Absichern der Unfallstelle

Um Folgeunfälle zu vermeiden und sich selbst und andere Verkehrsteilnehmer am Unfallort nicht zu gefährden, muss das eigene Auto in ausreichendem Sicherheitsabstand von der Unfallstelle abgestellt, die Warnblinkanlage eingeschaltet und das Warndreieck aufgestellt werden (auf Autobahnen mindestens 100 Meter entfernt). Dabei ist zu beachten, dass das Warndreieck bei Kurven und Bergkuppen davor aufgestellt wird.

Überblick verschaffen und Notruf tätigen

Im Anschluss sollte man sich einen Überblick darüber verschaffen, wie viele Menschen verletzt sind, ob weitere Helfer benötigt werden und wo Gefahren drohen (z. B. Fahrzeug am Abhang droht abzustürzen). Dann sollte der Rettungsdienst unter 112 alarmiert werden. Dabei ist es wichtig, dass möglichst genaue Angaben gemacht werden (Wo ist der Unfall passiert? Was ist genau passiert? Wie viele Verletzte gibt es? Welche Art von Verletzungen gibt es? usw.). Falls kein Mobiltelefon zur Verfügung steht, können auch die Notrufsäulen genutzt werden.

Verletzte versorgen

Wichtig ist, dass die Verletzten möglichst schnell versorgt werden. Zunächst sollte geprüft werden, ob das Unfallopfer bei Bewusstsein ist. Falls nicht, muss es in die stabile Seitenlage gebracht werden. Ist ein Motorradfahrer bewusstlos, sollte man ihm in jedem Fall den Helm abnehmen. Es besteht ansonsten Erstickenungsgefahr. Lassen sich Atmung und Puls bei der Prüfung nicht feststellen, muss die Person wiederbelebt werden (Beatmung, Herz-Lungen-Wiederbelebung, wird im Erste-Hilfe-Kurs gelehrt).

Unfallfalle kühlen schnell aus. Mit abfallender Körpertemperatur sinken auch die Überlebenschancen. Daher sollten sie immer warm gehalten werden (mit Decken, Jacken o. ä.). Weist ein Verletzter Schnittwunden auf, können sie mit den Verbandspäckchen aus dem Erste-Hilfe-Kasten versorgt werden. Hier muss kein perfekter Verband angelegt werden. Wichtig ist, dass die Wunde unmittelbar versorgt wird. Vor dem Anlegen des Verbands sollten AIDS-Handschuhe angezogen werden (ebenfalls im Verbandskasten vorhanden). Besteht die Gefahr, dass jemand das Bewusstsein verliert, sollten die Füße hochgelegt werden. Dadurch kann die Blutversorgung der lebenswichtigen Organe sichergestellt werden. Häufig stehen Unfallopfer auch unter Schock. Hier gilt es, beruhigend mit ihnen zu reden.

Bergung aus dem Fahrzeug

In kritischen Situationen (Benzin läuft aus, das Auto brennt oder ein Insasse muss wiederbelebt werden) gilt es, die Insassen aus dem Fahrzeug zu bergen. Ist der Motor noch an, muss zunächst der Zündschlüssel herumgedreht werden. Bei der Bergung von Personen sollte als Erstes der Gurt gelöst bzw. durchgeschnitten werden. Die betroffene Person sollte mit dem Rücken zur Tür gedreht und im Rettungsriff nun vorsichtig aus dem Wagen gezogen werden.

Feedbackbogen zur Ausstellung „Straßenkreuze“

Liebe Besucherinnen und Besucher der Ausstellung „Straßenkreuze“!

Wir würden gerne Ihre Meinung zu unserer neu konzipierten Ausstellung erfahren. Bitte nehmen Sie sich einen Moment Zeit, um diesen Feedbackbogen auszufüllen!

Angaben zur Person

männlich weiblich

Alter: _____ Ort: _____ Schule: _____

1	Inwieweit stimmen Sie mit den folgenden Aussagen überein? <i>Machen Sie bitte in jeder Zeile ein Kreuz!</i>	Stimmt völlig	Stimmt teilweise	Stimmt kaum	Stimmt nicht
		Ich fühle mich durch die Ausstellung angesprochen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich habe neue Dinge dazugelernt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Die Ausstellung hat mich zum Nachdenken angeregt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Mir gefällt die Gestaltung der Ausstellung.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

2	Was hat Ihnen besonders gut gefallen?
3	Haben Sie Verbesserungsvorschläge zur Ausstellung? Gibt es etwas, dass sie gern in der Ausstellung gesehen hätten? Wenn ja, was?
4	Sind Sie selbst von der Thematik betroffen (z. B. durch Unfälle von Freunden)? Wenn ja, was bewirkte der Besuch der Ausstellung bei Ihnen?

Herzlichen Dank für Ihre Unterstützung!

Bitte senden Sie die ausgefüllten Feedbackbogen an: IVS gGmbH, Burgwall 15, 16727 Oberkrämer

Quellenangaben

Literatur

- ADAC e. V. (Hrsg.). (2008). Müdigkeit im Straßenverkehr. Unterschätzt. Verkannt. Tödlich. München: ADAC e.V.
- Böcher, W. & Geiler, M. (1991). Eigenverantwortung und Regelbefolgung. Bonn: Deutsche Verkehrswacht.
- Bredow, B., Mörl, S., Palloks, M., Wagner, W. & Sturzbecher, D. (in Vorbereitung). Zwischenbericht zum Projekt „Regionalisierte protektive Fahranfängervorbereitung im Land Brandenburg“. Oberkrämer: IPV GmbH.
- Ellinghaus, D. & Steinbrecher, J. (1990). Junge Fahrer – Besser oder schlechter als ihr Ruf? Köln: UNIROYAL-Verkehrsuntersuchung.
- Grattenthaler, H. & Krüger, H.-P. (2009). Bedeutung der Fahrerfahrung für den Kompetenzerwerb beim Fahrenlernen (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M201). Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- Harendt, A. (2009). Zur alltäglichen Regionalisierung von Todesorten. Sozialgeographische Manuskripte. Band 5. Jena: Selbstverlag der Friedrich-Schiller-Universität Jena.
- Jamson, H. (1999). „Curve negotiation in the Leeds Driver Simulator: the role of driver experience (Kap. 40). In D. Harris (Hrsg.). Engineering Psychology and Cognitive Ergonomics (S. 351-358)“. Aldershot: Ashgate.
- Maycock, G., Lockwood, C. & Lester, F. (1991). The accident liability of car drivers (TRRL RR 315, UMTRI-82404). Crowthorne: Transport and Road Research Laboratory.
- Ministerium des Innern des Landes Sachsen-Anhalt, Kultusministerium des Landes Sachsen-Anhalt & Vierung Kunstverein Magdeburg e.V. (2001). „Straßenkreuze-Unorte des Sterbens“. Informationen für die Schule zur Auseinandersetzung mit dem Thema. Magdeburg: Ministerium des Innern des Landes Sachsen-Anhalt, Kultusministerium des Landes Sachsen-Anhalt & Vierung Kunstverein Magdeburg e.V.
- Statistisches Bundesamt (2010). Verkehrsunfälle. Unfälle von 18- bis 24-Jährigen im Straßenverkehr. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt.
- Underwood, G., Chapman, P., Brocklehurst, N., Underwood, J. & Crundall, D. (2003). Visual attention while driving: sequences of eye fixations made by experienced and novice drivers. Ergonomics, 46 (6), 629-646.

Internetquellen

- www.adac.de
- www.bmvbs.de
- www.drk.de
- www.dvr.de
- www.mdr.de
- www.Schule-begleitet-Fahren.de
- www.wdr.de

Weitere Quellen

- Schüler-Befragungen am 18.11.2010 in der Integrierten Gesamtschule Birkenwerder
- Schüler-Befragungen am 08.12.2010 im Oberstufenzentrum in Nauen
- Interview mit dem Oberfeuerwehrmann Steven Harmsen am 09.12.2011
- Interview mit dem Landeskoordinator für Notfallseelsorge des Landes Brandenburg, Pfarrer Stefan Baier, am 09.12.2010
- Unfallstatistik der Polizei Brandenburg von 2010
- Die in dieser Handreichung verwendeten Fotografien wurden von Karin Jaraus, Rüdiger Giebler und der Polizei Brandenburg zur Verfügung gestellt.

Weitere Unterrichtsmaterialien

Schule-begleitet-Fahren.de

Eine große Auswahl an Unterrichtsanregungen stehen Ihnen auf der Website www.Schule-begleitet-Fahren.de kostenlos zum Download zur Verfügung.

Hörbuch „Heiliges Blech“

Das Hörbuch „Heiliges Blech“ des Netzwerks Verkehrssicherheit Brandenburg beinhaltet ausgewählte vertonte Passagen der gleichnamigen Erzählung von Manfred Cibura. In diesem Hörbuch werden die Folgen eines tödlichen Verkehrsunfalls aus der Perspektive eines Angehörigen und aus der Sicht des Unfallverursachers beschrieben.

Ansprechpartner

Das Forum und das Netzwerk Verkehrssicherheit können Sie wie folgt erreichen:

Forum Verkehrssicherheit des Landes Brandenburg

Tel.: 03304/39 70 12

E-Mail: info@forum-verkehrssicherheit.org

www.forum-verkehrssicherheit.org

Netzwerk Verkehrssicherheit Brandenburg

Bereich Nord/Ost

Tel.: 03301/70 65 34

E-Mail: netzwerk-oranienburg@ivs-ok.com

Bereich Nord/West

Tel.: 03301/70 65 35

E-Mail: netzwerk-brandenburg@ivs-ok.com

Bereich Süd

Tel.: 0355/121 59 19

E-Mail: netzwerk-cottbus@ivs-ok.com

www.netzwerk-verkehrssicherheit.de



Forum Verkehrssicherheit
des Landes Brandenburg