

Seminarplan B2: Wind & Wetter – Mit Transporter und Lkw sicher unterwegs (45 Minuten)

Nr. Arbeitsschritt	Methode	Medien	Zeit
<p>1 Einführung</p> <p>Erläutern Sie den Anlass sowie die Themen des Seminars.</p> <p>Fragen Sie per Handzeichen ab, wer von den Tn auch „große“ Lkw über 3,5 bzw. 7, 5 t zGM fährt. Diese Information können Sie bei der Zuordnung der Arbeitsblätter im Arbeitsschritt 5 berücksichtigen.</p>	Kurzreferat	Chart 1	3'
<p>2 Persönliche Einschätzung des Wetters</p> <p>Zeigen Sie das Chart und fragen Sie die Tn nach ihrer Einschätzung:</p> <p>„Vor welchem Wetter haben Sie beim Fahren mit dem Transporter oder Lkw besonderen Respekt?“</p> <p>Lassen Sie mehrere Tn zu Wort kommen und fragen Sie jeweils, wodurch die jeweilige Nennung begründet ist, indem Sie z.B. fragen:</p> <p>„Warum ist das so?“ „Was haben Sie erlebt?“</p> <p>Vermutlich werden die Tn eher widrige Witterungsverhältnisse wie Schnee oder Eis nennen und biotrope Wetterauswirkungen hier eher nicht thematisieren. Das ist jedoch kein Problem, da dies im nächsten Schritt zum Thema gemacht wird.</p>	Gespräch	Chart 2	5'
<p>3 Der Einfluss des Wetters auf die Verkehrssicherheit</p> <p>Geben Sie einen kurzen Überblick über die Erkenntnisse der Unfallstatistik. Mit einem Klick → rufen Sie jeweils die nächste Zeile auf dem Chart auf.</p> <p>„Die tatsächliche Anzahl der wetterbedingten Verkehrsunfälle und deren Folgen lassen sich nur schwer abschätzen, da das Unfallgeschehen durch zahlreiche, sich überlagernde Faktoren beeinflusst wird. Einige Anhaltspunkte liefert jedoch die Verkehrsunfallstatistik des Statistischen Bundesamtes. Die Zahlen beziehen sich auf alle Fahrzeugarten, da die Witterungsbedingungen bei Lkw-Unfällen nicht gesondert ausgewiesen werden. 2015 waren acht Prozent der Ursachen von Verkehrsunfällen sogenannte „allgemeine Ursachen“, wie z.B. Sichtbehinderungen und Fahrbahnglätte.</p> <p>Bei Unfällen, die durch witterungsbedingte Sichtbehinderungen entstanden, wurden 58 Personen getötet und über 5.500 verletzt.</p> <p>→ Unfälle durch Seitenwind hatten neun Getötete und 508 Verletzte zur Folge.</p> <p>→ Durch Unwetter kam es zu Verkehrsunfällen mit acht Getöteten und über 400 Verletzten.</p>	Kurzvortrag	Chart 3	5'

Noch größer war die Zahl der Unfälle, bei denen der witterungsbedingte Fahrbahnzustand ursächlich war. Fahrbahnglätte durch Regen führte zu Unfällen mit 82 Getöteten und über 8.000 Verletzten.

→ Durch Schnee- und Eisglätte gab es 52 Getötete und über 6.500 Verletzte.

→ Bei Unfällen durch Spurrillen in Zusammenhang mit Regen, Schnee oder Eis kamen zwei Menschen ums Leben und 127 wurden verletzt. Zusammen sind das über 200 Getötete und über 20.000 Verletzte, bei denen als Unfallursache das Wetter festgehalten wurde.

Diese unmittelbaren Auswirkungen des Wetters auf das Unfallgeschehen nennt man auch „triviale“ Witterungseinflüsse, weil sie alltäglich und unmittelbar nachvollziehbar sind.

→ Zahlenmäßig nicht erfasst werden von der Unfallstatistik die so genannten „biotropen“ Auswirkungen des Wetters, also inwiefern bestimmte Wetterlagen Aufmerksamkeit, Konzentration oder Reaktionsfähigkeit der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer beeinträchtigen und somit zum Entstehen von Unfällen beitragen. Diese Einflüsse sind jedoch durch zahlreiche Untersuchungen belegt.

Biotrope Einflüsse machen sich bei bestimmten Wetterlagen besonders stark bemerkbar: Zum Beispiel bei hoher Wärmebelastung, die auch zu hohen Temperaturen im Fahrzeuginnenraum führt, bei Tiefdruckwetterlagen, Föhn sowie bei Wetterumschwüngen. Viele Menschen reagieren besonders stark beim Aufgleiten von subtropischer Luft, also wenn sich wärmere Luft über kältere Luftschichten legt. Dies ist häufig mit hoher Luftfeuchtigkeit verbunden.

Betrachtet man die jahreszeitliche Verteilung der Verkehrsunfälle, so sind die meisten Verunglückten im Juni und Juli zu verzeichnen. Die Monate mit den niedrigsten Verunglücktenzahlen sind hingegen Januar und Februar. Die Monate mit den widrigsten Wetterbedingungen treten also durch weniger Verunglückte hervor. Dieser auf den ersten Blick merkwürdige Umstand wird begreifbar, wenn man berücksichtigt, dass in wärmeren Monaten mehr Menschen auf motorisierten Zweirädern und Fahrrädern unterwegs sind und vermutlich auch mehr und häufiger schnell gefahren wird.“

Chart 4

Unfallursache: Wetter – Straßenverhältnisse	Getötete	Verletzte
• Fahrbahnglätte durch Regen	82	8.269
• Fahrbahnglätte durch Schnee, Eis	52	6.618
• Spurrillen in Zusammenhang mit Regen, Schnee oder Eis	2	127

Chart 5

Verschiedene Einflüsse des Wetters

Triviale Einflüsse
Alltäglich, unmittelbar nachvollziehbar.
z.B. rutschige Fahrbahn und Sichtbehinderungen

Biotrope Einflüsse
Wirkung auf den Organismus des Menschen, insbesondere auf Leistungsfähigkeit und Wohlbefinden

Chart 6

Biotrope Wettereinflüsse

- Aufmerksamkeit und Konzentration können abnehmen
- Reaktionszeit kann zunehmen
- Ungeduld, Hektik, Aggressivität kann aufkommen

Besonders bei:

- Hoher Wärmebelastung
- Tiefdruckwetterlagen und Föhn
- Wetterumschwüngen

4 Fahren im Nebel

Zeigen Sie nun das Video, in dem ein Arbeitsweg bei Nebel dargestellt wird.

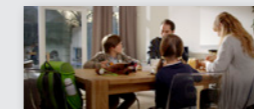
Bitten Sie die Tn um einen kurzen Kommentar, z.B.:

„Was glauben Sie, wie geht der Film weiter?“

Es geht hierbei nur um eine spontane Reaktion. Inhaltlich soll zu den dargestellten Aspekten noch nicht diskutiert werden.

Gespräch

Video 1



10'

Erläutern Sie dann den Unfalltrichter:

„Wenn es im Straßenverkehr zu einer brenzligen Situation kommt, so hat dies zumeist eine Vorgeschichte, die man in mehrere Phasen unterteilen kann. Die ersten Weichen werden bereits vor der Fahrt gestellt: Wie fit man ist, wie viel Zeit man sich nimmt, welches Fahrzeug man wählt, wie dessen Zustand und Ausstattung ist und mit welcher Einstellung man an die Fahrt herangeht – all das beeinflusst unser Risiko.“

→ Auch während der Fahrt treffen wir ständig Entscheidungen, die sich positiv oder negativ auf die Sicherheit auswirken: Ob wir uns an Regeln halten oder auch nicht, ob wir mehr oder weniger aufmerksam sind, welche Geschwindigkeit wir wählen und wie viel Abstand wir halten. Durch falsche Entscheidungen engen wir unseren Handlungsspielraum ein. Je weiter wir in den Trichter hineinkommen, desto enger wird es, bis es schließlich zu einer brenzligen Situation kommt.

→ Und dann geht es fast immer um Fahrphysik: Eventuell können wir durch schnelle Reaktion, durch richtiges Bremsen und Lenken die Situation noch einmal retten, vielleicht aber auch nicht.

Umso wichtiger ist es, im Vorfeld die richtigen Entscheidungen zu treffen: Durch kluges Handeln können wir unseren Handlungsspielraum erweitern und aus dem Trichter aussteigen – damit wir gut und sicher ankommen.“

Fragen Sie die Tn, wie sie sich auf eine Fahrt im Nebel einstellen:

„Was kann man unternehmen, damit eine Fahrt im Nebel möglichst gefahrlos verläuft?“

Lassen Sie die Tn Aspekte nennen. Notieren Sie Stichpunkte auf dem Flipchart. Unterscheiden Sie dabei „Vor der Fahrt“ und „Während der Fahrt“. Fragen Sie gegebenenfalls nach und bitten Sie die Tn, die von ihnen genannten Begriffe zu erläutern.

Wenn die Tn eine ausreichende Anzahl von Handlungsmöglichkeiten genannt haben, zeigen Sie Video 2, in dem die Fahrt bei Nebel jetzt gewissermaßen rückwärts, ausgehend von einem Unfall, dargestellt wird.

Kurzvortrag

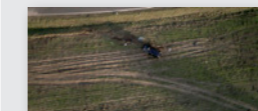
Gespräch

Chart 7



Flipchart

Video 2



5 Sich auf Wetterlagen einstellen

„Ich möchte nun mit Ihnen besprechen, wie man sich bei Fahrten mit dem Transporter (mit Transporter oder Lkw) auf verschiedene Wetterlagen einstellen kann. Dazu beschäftigen Sie sich in Partnerarbeit mit verschiedenen Fallbeispielen.“

Geben Sie die Arbeitsblätter aus und bitten Sie die Tn, die Fallbeispiele in Partnerarbeit zu bearbeiten. Wenn sich bei der Abfrage am Anfang gezeigt hat, dass Fahrer von „großen“ Lkw unter den Tn sind, geben Sie auch Arbeitsblatt 4 aus, ansonsten werden nur die Arbeitsblätter 1 - 3 verwendet. Falls die Gruppe mehr als sechs bzw. acht Tn umfasst, werden die Arbeitsblätter doppelt bzw. mehrfach vergeben. In diesem Fall bearbeiten dann mehrere Partnerteams das gleiche Arbeitsblatt.

Bitte Sie die Tn nach entsprechender Arbeitszeit (ca. 5 - 7 Minuten) um ihre Ergebnisse. Zeigen Sie dazu das entsprechende Foto auf dem Chart und lesen Sie die Geschichte vor.

Falls weitere Partnerteams das gleiche Beispiel bearbeitet haben, bitten Sie diese gegebenenfalls um Ergänzungen.

- 1) Sonne & Hitze (Transporter)
- 2) Wind & Regen (Transporter)
- 3) Schnee & Eis (Transporter)
- 4) Schnee & Eis (Lkw)

Nach den Berichten der Tn zu jedem Fallbeispiel rufen Sie mit einem Klick die Lösungen auf, die auf dem entsprechenden Chart dargestellt sind. Diese sollen jetzt nicht mehr im Einzelnen besprochen werden. Vielmehr dient die Darstellung dazu, die Ergebnisse der Tn – falls nötig – zu ergänzen und auf die von ihnen nicht genannten Punkte einzugehen. Dies kann zum Beispiel Antworten auf die dritte Frage betreffen („Was tun Sie...“), da hier teilweise technisches Hintergrundwissen erforderlich ist.

Partnerarbeit

Gespräch

Arbeitsblätter 1-3
Arbeitsblatt 4 (evtl.)

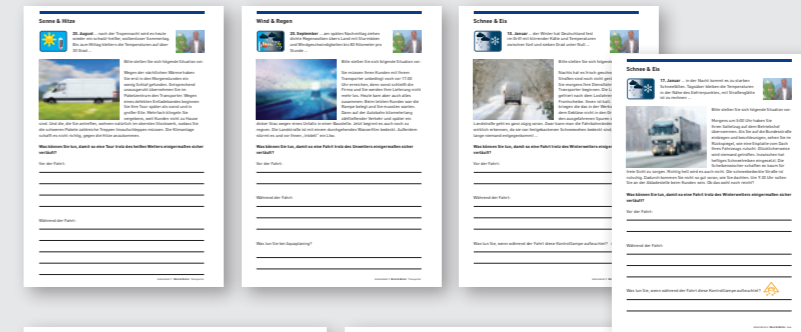


Chart 8
Chart 9
Chart 10
Chart 11 (evtl.)



6 Abschluss

„Abschließend möchte ich Ihnen zeigen, dass auch Menschen, die sich professionell mit dem Wetter beschäftigen, nicht gegen Missgeschicke gefeit sind.“

Zeigen Sie Video 3, in dem das Thema mit einem Schuss Humor dargestellt wird: Der bekannte und beliebte Wettermoderator Sven Plöger fällt beim Verlassen seines Wetterstudios auf die Nase.

Bedanken Sie sich bei den Tn für die Mitarbeit. Falls das Handout zur Verfügung steht, geben Sie dieses an die Tn aus. Weisen Sie abschließend auf die Quintessenz des Bausteins hin:

„Denken Sie daran: Triviale und biotrope Witterungsbedingungen müssen nicht automatisch zu einem Unfall führen. Kein Wettereinfluss muss zu einem Unfall führen, wenn Sie die Gefahren erkennen und sich darauf einstellen. In diesem Sinne: Kommen Sie gut nach Hause!“

2'

Video 3

gegebenenfalls
Handout

