

Risiko und Risikoverhalten

Die SchülerInnen sollen behalten

- ◆ *Subjektive Einschätzung und Wahrnehmung von Risiken sind kein reines Abbild der objektiven Risikoverhältnisse.*

Fachbezogene Ziele

- Persönliche Verantwortung in und vor der Gesellschaft.
- SchülerInnen sollen sich bewusst machen, welche Risiken sie in ihrem Alltagsleben eingehen.

Verkehrssicherheitsziele

- Verantwortungsethik aller Verkehrsteilnehmer fördern.
- SchülerInnen sollen wissen:
 - Was beeinflusst meine Wahrnehmung und Einschätzung von Risiken?
 - Warum unterschätzen wir oft Risiken?

Was ist Risiko?



Von **Risiko** lässt sich ganz allgemein immer dann sprechen, wenn der Ausgang eines Ereignisses bzw. eines Handelns ungewiss ist, das Ergebnis also mehr oder weniger offen ist, wobei es nicht darauf ankommt, ob in der subjektiven Sicht des Handelnden eine Offenheit des Ausganges besteht.

Mit **Risikoverhalten** bezeichnet man üblicherweise das Verhalten in Entscheidungssituationen, also in Situationen, in denen mehrere Handlungsalternativen bestehen, die aber in mehrfacher Hinsicht durch Unsicherheiten gekennzeichnet sind.

Auch das Verhalten im Straßenverkehr lässt sich als Risikoverhalten betrachten. **Verkehrsverhalten** ist Entscheidungsverhalten in Situationen, in denen potentielle Möglichkeiten für das Entstehen von Unfällen bestehen.

Diese Möglichkeiten existieren immer, auch wenn sie vom Verkehrsteilnehmer nicht als solche wahrgenommen werden. Es handelt sich um objektiv bestehende Gefahren. Daher spricht man auch vom **objektiven Risiko** in Abgrenzung vom sogenannten **subjektiven Risiko**, oder auch wahrgenommenen Risiko.

Eine dritte Größe ist das **akzeptierte Risiko**, also dasjenige Risiko, das man bewusst einzugehen bereit ist.

Risikoverhalten beim Autofahren ist schon seit langer Zeit zentraler Gegenstand verkehrspsychologischer Forschung. Die ermittelten Befunde zeigen, dass das Risikoverhalten vom Verhältnis zwischen wahrgenommenem und akzeptiertem Risiko abhängig ist, wobei diese Risikogrößen ihrerseits von Fähigkeiten, Kenntnissen, Erfahrungen, Einstellungen, Motiven, Gefühlen und situativen Bedingungen beeinflusst werden.

Das Risiko im Straßenverkehr ist speziell für junge Fahranfänger besonders groß. Ihre hohe Unfallbelastung ist das Ergebnis mehrerer Einflussgrößen.

- **Jugendtypische Einstellungen und Motive.**
Diese können sich z. B. in Erprobungsverhalten, Imponiergehabe und Auslebenstendenzen ausdrücken.
- **Höhere Risikobereitschaft.**
Es kann als gesichert gelten, dass bei vielen jungen Menschen (keineswegs bei allen) eine vergleichsweise höhere Risikobereitschaft vorhanden ist, als bei älteren Menschen.
Sogenannte Extramotive (z. B. Fahren, um Spaß zu erleben, oder konsumatorische Aspekte stehen beim Fahren im Vordergrund) können die freiwillige Übernahme höherer Risiken bei der Verkehrsteilnahme fördern.
- **Geringere subjektive Risikoeinschätzung.**
Die in einer Situation vorliegenden Hinweise, die das Vorhandensein von Gefahr anzeigen, werden oft nicht als solche erkannt. Wegen ihrer Unerfahrenheit sind Fahranfänger weniger in der Lage, Gefahren frühzeitig wahrzunehmen, und ihre Sensibilität für problematische Situationsentwicklungen befindet sich in der Entwicklungsphase.
- **Freizeitaktivitäten.**
Junge Menschen sind im Rahmen ihrer Freizeitaktivitäten oftmals unter risikoerhöhenden Begleitumständen im Straßenverkehr unterwegs, z.B. Fahren in Gruppen und während der Dunkelheit.
- **Schlechtes Beispiel von Erwachsenen.**
Sehr oft verleitet das flegelhafte Benehmen von Erwachsenen im Straßenverkehr Jugendliche zur Nachahmung.

Schülerunterlagen

Wahrnehmung und Einschätzung von Risiken

1. Wie gefährlich ist das Gefährliche wirklich?

“The risks that kill you, are not necessarily the risks that anger and frighten you.”

(Zitat von Sandmann) ¹

Wie lassen sich folgende Beobachtungen erklären?

Welche der auf der nächsten Seite beschriebenen Aussagen können in Zusammenhang mit nachfolgend aufgeführten Phänomenen eine Rolle spielen?

1. Als Mitfahrer haben viele Menschen Angst. Diese verschwindet aber, wenn sie selbst am Steuer sitzen und objektiv weit gefährlichere Verhaltensweisen an den Tag legen.
2. Herr und Frau X fliegen in getrennten Flugzeugen, damit ihre Kinder nicht Vollwaisen werden. Mit dem Auto fahren sie aber gemeinsam, obwohl Autofahren objektiv gefährlicher ist als Fliegen.
3. Es wird über den Ausstieg aus gefährlichen Technologien diskutiert. Warum nicht mit derselben Intensität über den Ausstieg aus dem motorisierten Straßenverkehr?
4. Viele Autofahrer fahren - nachdem sie eine Unfallstelle passiert haben - für eine gewisse Zeit langsamer, danach aber wieder so schnell wie vorher.
5. Viele Menschen sorgen sich über Pestizide in Nahrungsmitteln oder Nitrate im Trinkwasser, fahren aber mit hoher Geschwindigkeit auf der Autobahn.
6. Jährlich sterben ca. 61 Menschen im Straßenverkehr Luxemburgs (Mittelwert der letzten 9 Jahre). Das entspricht mehr als drei Flugzeugunfällen pro Jahr, wie Luxemburg eines am 6. November 2002 erlebt hat. Wer würde sich dann noch in ein Flugzeug setzen? In den Straßenverkehr begeben wir uns aber mit großer Selbstverständlichkeit.
7. Im Durchschnitt kommen wöchentlich 1,2 Menschen auf den Straßen in Luxemburg ums Leben. In der Öffentlichkeit wird dies kaum wahrgenommen. Sterben jedoch bei einem Unfall (z. B. eines Tankwagens) mehrere Menschen, wird darüber umfangreich in den Medien berichtet.
8. Die überwältigende Mehrheit der Autofahrer hält sich für überdurchschnittlich gut. Sie hat einen unrealistischen Optimismus („Ein Unfall kann mir nicht passieren“). Jährlich erfasst die Polizei aber mehr als 8000 Straßenverkehrsunfälle.

¹ Sandmann, P. M.: Risk communication: Facing public outrage, Environmental Protection Journal, 1987

Einflussgrößen auf die Beurteilung von Risiken und Gefahren.

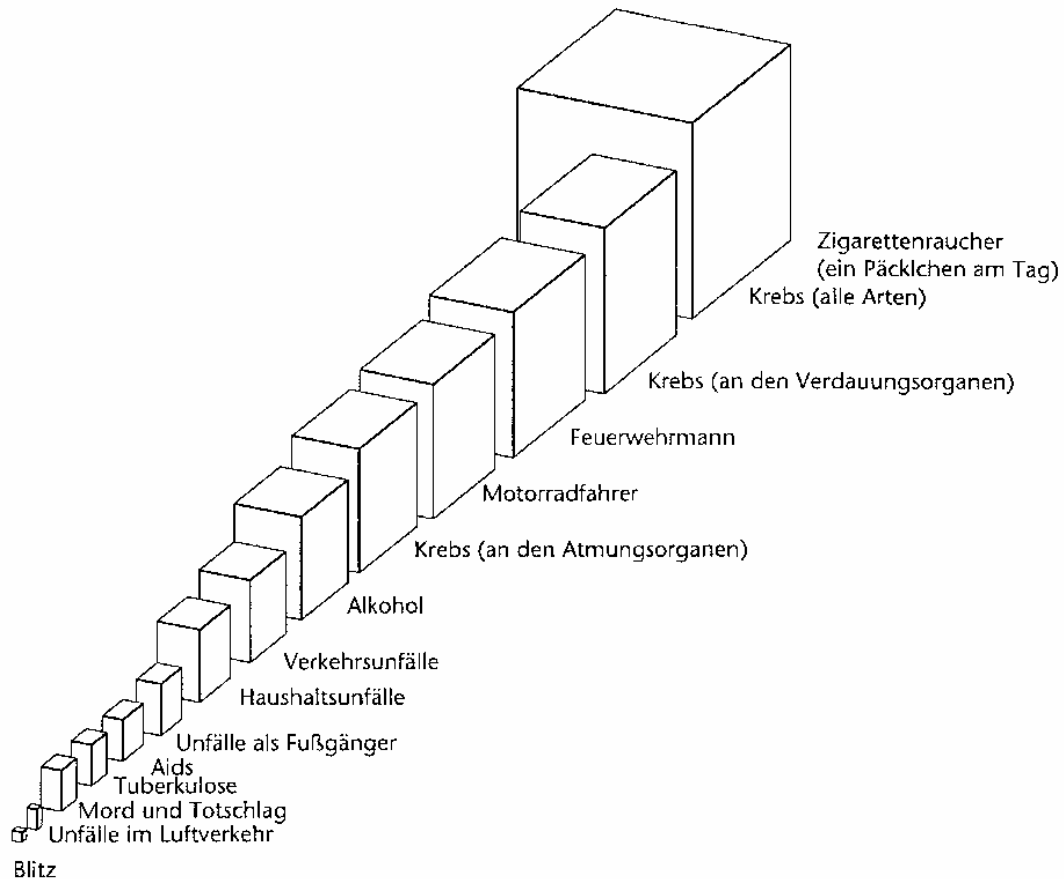
Bei der persönlichen Beurteilung von Gefahren und Risiken spielt eine Reihe von Einflussgrößen eine Rolle. Die Ergebnisse entsprechender Untersuchungen lassen sich folgendermaßen zusammenfassen:

- a) Je besser ein Unglücksfall erinnert bzw. vorgestellt werden kann, für desto größer wird die Wahrscheinlichkeit gehalten, dass ein ähnliches Unglück eintreten wird.
- b) Risiken werden für schlimmer gehalten, wenn Sterbewahrscheinlichkeiten angegeben sind. Werden hingegen Überlebenswahrscheinlichkeiten mitgeteilt, werden diese Risiken für weniger bedrohlich gehalten.
- c) Das Risiko einer Technik oder Tätigkeit wird dann höher eingeschätzt, wenn sie das Potential zur Verursachung von Unfällen mit vielen Verletzten bzw. Todesfällen hat. Treten hingegen die Todesfälle einzeln auf, wird das Risiko für niedriger gehalten.
- d) Risiken, die einen selbst betreffen, werden höher eingeschätzt als Risiken, von denen andere betroffen sind.
- e) Freiwillig eingegangene Risiken werden weniger kritisch gesehen und eher akzeptiert als Risiken, denen man unfreiwillig ausgesetzt ist.
- f) Tätigkeiten, bei denen man die Höhe des Risikos kontrollieren zu können glaubt (z. B. beim Bergsteigen, beim Autofahren) werden für weniger gefährlich gehalten, als wenn man sich Gefahren ohne eigene Kontrollmöglichkeiten ausgeliefert fühlt.
- g) Risiken werden stärker gewichtet, wenn sie einem Verursacher zugeschrieben werden können. Schadensfälle, die keinem Schuldigen zugeschrieben werden können (z. B. Erdbeben, andere Naturkatastrophen), werden eher als unvermeidbar angesehen und beunruhigen weniger. Handlungen werden dann für riskanter gehalten, wenn man glaubt, dass man in den Augen anderer für eventuell ein-tretende negative Handlungsfolgen verantwortlich ist.
- h) Schadensfälle in relativ neuen und unvertrauten Technologien werden als Vorboten noch größerer und katastrophaler Folgen aufgefasst. Unfälle in altbekannten und herkömmlichen technischen Systemen haben keine solche Signalwirkung. Sie beunruhigen daher weniger.

2. Risikostatistiken

Durch einen Blitzschlag umzukommen ist 1000mal unwahrscheinlicher, als beim Motorradfahren zu verunglücken. Noch 5mal größer ist das Risiko, an Krebs zu sterben.

Der Größenvergleich beruht auf Daten aus den USA und aus Deutschland.



(Quelle: Klingholz Rainer, GEO Wissen Nr. 1, 2.März 1992)

Fragen an die Schüler

Die obenaufgeführte Grafik beinhaltet Statistiken zu Risiken verschiedener Tätigkeiten (Beruf, Arbeit, Fortbewegen, Gewohnheiten, Ernährung, Laster,), und lässt sich unter folgenden Fragestellungen behandeln:

1. Welchen Stellenwert nehmen Unfälle im Vergleich zu anderen Todesursachen in den Risikostatistiken ein?
2. Welche Risiken finden in der öffentlichen Diskussion / in den Medien Ihrer Meinung nach eine eher größere Beachtung, welche eine eher geringere?
Welche Risiken beunruhigen die Bevölkerung in stärkerem, welche in geringerem Maße?
Entspricht das Maß dieser Aufmerksamkeit der tatsächlichen Bedeutung der Risiken in den objektiven Statistiken?
Wo gibt es Übereinstimmungen, wo nicht? Wie sind sie zu erklären?
3. Für wie gefährlich und riskant müsste der Straßenverkehr gehalten werden, wenn man die Statistiken der Grafik zugrunde legt?
Wird der Straßenverkehr Ihrem Eindruck nach im öffentlichen Bewusstsein im Vergleich zu anderen Risiken eher unterschätzt, eher überschätzt oder angemessen beurteilt? Woran liegt das?
4. Welche Tätigkeiten im eigenen Leben stellen Risiken dar?

Lehrerunterlagen

Beim vorliegenden Themenblock „Wahrnehmung und Einschätzung von Risiken“ geht es zum einen um die Verbesserung der Wahrnehmung von Gefahren (Gefahrenkognition und -antizipation).

Allgemeines Ziel besteht in einer Erhöhung der sogenannten subjektiven Risikoeinschätzung. Es soll das Bewusstsein gestärkt werden, dass (motorisierte) Verkehrsteilnahme eine objektiv gefährliche Tätigkeit ist.

Außerdem geht es darum aufzuzeigen, dass die **subjektive Risikoeinschätzung** des Menschen **kein wahres Abbild der tatsächlichen objektiven Risikoverhältnisse** ist, sondern von einer Vielzahl verzerrender Einflussgrößen abhängt, zu denen auch die biologischen Leistungsgrenzen (Sinnesorgane) des Menschen zählen. Dadurch soll die Bereitschaft gestärkt werden, seiner eigenen (Risiko-)Wahrnehmung gegenüber misstrauisch zu sein.

SchülerInnen sollen ferner angeregt werden, sich ihre eigene Risikoexposition vor Augen zu führen um sich bewusst zu machen, welche risikoerhöhenden und -reduzierenden Bedingungen bei ihrer Verkehrsteilnahme bestehen. Wesentliches Anliegen ist es, Möglichkeiten der Risikominderung mit SchülerInnen zu besprechen.

Anmerkungen für den Lehrer

Zu Punkt 1: „Wie gefährlich ist das Gefährliche wirklich?“

Bei der subjektiven Beurteilung und Einschätzung von Risiken spielen die objektiven Risikoverhältnisse - also die Eintrittswahrscheinlichkeit eines unerwünschten Ereignisses (z. B. Unfall) und die Schadenshöhe (Verletzung, Tod) - oft nur eine untergeordnete Rolle. Ob ein Risiko als hoch oder niedrig eingeschätzt wird, ob man es akzeptiert oder es verdrängt, hängt nicht nur von objektiven Zahlen und Fakten ab (z. B. dem Fahrer bekannte Statistiken), sondern auch sehr stark von Glauben, Ängsten und Wünschen. Als wichtig für die Risikobeurteilung haben sich erwiesen (in Anlehnung an Jungermann und Slovic²):

a) Die Auffälligkeit oder mentale Verfügbarkeit des Ereignisses.

Die Eintrittswahrscheinlichkeit eines Ereignisses wird für um so größer gehalten, je besser ein ähnliches Ereignis vorgestellt oder erinnert werden kann, d.h. gute und schlechte persönliche Erfahrungen spielen mit.

Beispiel: Kurz nachdem Autofahrer eine Unfallstelle passierten, fahren sie für eine gewisse Zeit langsamer .

b) Darstellungsweise der Folgen.

Die Risikobeurteilung fällt anders aus, wenn die möglichen Folgen des Ereignisses als Gewinne (z.B. Überlebenswahrscheinlichkeit) oder Verluste (z.B. Sterbewahrscheinlichkeit) dargestellt werden.

c) Katastrophenpotential

Das Risiko einer Technik bzw. einer Tätigkeit wird dann höher eingeschätzt, wenn sie das Potential zur Verursachung von Unfällen mit vielen Verletzten bzw. Todesfällen hat. Treten Todesfälle hingegen einzeln auf, wird das echte Risiko nicht in dem Maße wahrgenommen.

Beispiel: Im Durchschnitt kommen pro Woche 1,2 Menschen im Straßenverkehr in Luxemburg ums Leben, die tödlichen Unfälle werden kaum zur Kenntnis genommen. Kommen bei einem Unfall (z. B. Massenkarambolage im Nebel) viele Menschen ums Leben, wird breit über das Ergebnis berichtet.

² Jungermann H. und Slovic P.: Charakteristika individueller Risikowahrnehmung, Risiko ist ein Konstrukt, Bayerischer Rück, München 1993

d) Persönliche Betroffenheit

Risiken, denen man selbst ausgesetzt ist (z. B. wenn man im Winter seinen Wagen selbst über schneebedeckte und eisglatte Fahrbahnen steuern muss), werden höher eingeschätzt.

e) Freiwilligkeit

Freiwillig eingegangene Risiken (z. B. als Fahrer) werden weniger kritisch gesehen und eher akzeptiert als Risiken, denen man unfreiwillig ausgesetzt ist (z. B. als Beifahrer).

f) Kontrollierbarkeit

Ist man der Überzeugung, einen persönlichen Einfluss auf die Höhe des Risikos zu haben, (z. B. beim Autofahren, beim Bergsteigen), dann hält man sich für weniger gefährdet. Demgegenüber werden solche Aktivitäten und Systeme, denen man sich ausgeliefert fühlt (z. B. Industrieanlagen in der Wohnumgebung, Pestizide in Lebensmitteln usw.) für riskanter und weniger akzeptabel gehalten.

g) Verantwortlichkeit

Risiken werden stärker gewichtet, wenn ein Verursacher wahrgenommen wird. Auch für das Verhalten des Einzelnen ist die Verantwortlichkeit für die Handlungsfolgen von Bedeutung. Man neigt dazu, Handlungen zu vermeiden, für deren negative Folgen man in den Augen der anderen verantwortlich ist, auch wenn das Risiko des Nicht-Handelns für die anderen objektiv größer ist.

h) Signalpotential

Unfälle und Schadensereignisse können unterschiedlich starke Signalwirkung haben. Vor allem wenn es sich um Schadensfälle in relativ neuen und unvertrauten Technologien handelt (z. B. Gentechnologie, Chemieproduktion), ist die Signalwirkung hoch. Demgegenüber haben Unfälle in altbekannten, jedermann mehr oder weniger vertrauten Techniken kaum eine solche Signalwirkung (z.B. Zugunglück; Unfälle eines Tanklastzuges).

Mögliche Antworten zu „Wie lassen sich folgende Beobachtungen erklären?“

1. e, f
2. c, f
3. c, h
4. a
5. e, f, h
6. c, f
7. c
8. c, e, f

Literaturverzeichnis

Zur Erstellung der vorliegenden „*Fiche pédagogique*“ wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Geiler Michael, *Risiko und Risikoverhalten*
Deutsche Verkehrswacht e.V., Meckenheim, 1998
- Jungermann H., und Slovic P., *Charakteristika individueller Risikowahrnehmung, Risiko ist ein Konstrukt*
Bayerischer Rück, München 1993
- Klingholz Rainer, *Risiko*
GEO Wissen Nr. 1, März 1992
- Sandmann P. M., *Risk communication: Facing public outrage*
Environmental Protection Journal, November 1987