

# Mobile Verkehrserziehung junger Fahranfänger

Berichte der  
Bundesanstalt für Straßenwesen

Mensch und Sicherheit Heft M 177

The logo consists of the word "bast" in a bold, lowercase, green sans-serif font. The letters are slightly shadowed, giving it a 3D appearance. The logo is positioned in the bottom right corner of the page.

# **Mobile Verkehrserziehung junger Fahranfänger**

**Schlussbericht zur formativen  
Evaluation des Modellversuchs  
„Move –  
Modellprojekt Fahranfänger“**

von

Andreas Krampe  
Heidrun Großmann

Institut für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung  
an der Universität Potsdam

**Berichte der  
Bundesanstalt für Straßenwesen**

**Mensch und Sicherheit Heft M 177**

**bast**

Die Bundesanstalt für Straßenwesen veröffentlicht ihre Arbeits- und Forschungsergebnisse in der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen**. Die Reihe besteht aus folgenden Unterreihen:

- A - Allgemeines
- B - Brücken- und Ingenieurbau
- F - Fahrzeugtechnik
- M- Mensch und Sicherheit
- S - Straßenbau
- V - Verkehrstechnik

Es wird darauf hingewiesen, dass die unter dem Namen der Verfasser veröffentlichten Berichte nicht in jedem Fall die Ansicht des Herausgebers wiedergeben.

Nachdruck und photomechanische Wiedergabe, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Bundesanstalt für Straßenwesen, Referat Öffentlichkeitsarbeit.

Die Hefte der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen** können direkt beim Wirtschaftsverlag NW, Verlag für neue Wissenschaft GmbH, Bgm.-Smidt-Str. 74-76, D-27568 Bremerhaven, Telefon (04 71) 9 45 44 - 0, bezogen werden.

Über die Forschungsergebnisse und ihre Veröffentlichungen wird in Kurzform im Informationsdienst **BAST-Info** berichtet. Dieser Dienst wird kostenlos abgegeben; Interessenten wenden sich bitte an die Bundesanstalt für Straßenwesen, Referat Öffentlichkeitsarbeit.

## **Impressum**

**Bericht zum Forschungsprojekt 81.001/2003:**  
Mobile Verkehrserziehung junger Fahranfänger

Projektbetreuung  
Annette Ellmann

### **Herausgeber**

Bundesanstalt für Straßenwesen  
Brüderstraße 53, D-51427 Bergisch Gladbach  
Telefon: (0 22 04) 43 - 0  
Telefax: (0 22 04) 43 - 674

### **Redaktion**

Referat Öffentlichkeitsarbeit

### **Druck und Verlag**

Wirtschaftsverlag NW  
Verlag für neue Wissenschaft GmbH  
Postfach 10 11 10, D-27511 Bremerhaven  
Telefon: (04 71) 9 45 44 - 0  
Telefax: (04 71) 9 45 44 77  
Email: [vertrieb@nw-verlag.de](mailto:vertrieb@nw-verlag.de)  
Internet: [www.nw-verlag.de](http://www.nw-verlag.de)

ISSN 0943-9315  
ISBN 3-86509-489-9

Bergisch Gladbach, Mai 2006

## Kurzfassung – Abstract

### Mobile Verkehrserziehung junger Fahranfänger

Ziel des Modellversuchs „Move – Modellprojekt Fahranfänger“ war es, neue Maßnahmeansätze für die Zielgruppenansprache der 16- bis 24-jährigen Fahranfänger zu entwickeln und zu erproben. Kernelemente des Projekts bildeten die Durchführung von Projekttagen an Schulen sowie die Entwicklung und der Einsatz innovativer Anspracheformen. Hierzu führte die Landesverkehrswacht Sachsen-Anhalt in den Jahren 2003 und 2004 insgesamt 90 Projekttag zur Verkehrssicherheit an Gymnasien und berufsbildenden Schulen durch.

Die formative Evaluation leistete die Konzeption und Erprobung der innovativen Maßnahmeansätze des Modellversuchs. Die Projektumsetzung war dabei systematisch zu beobachten und auszuwerten.

Als Ergebnis der formativen Evaluation wurde ein differenziertes Instrumentarium zur Dokumentation und Bewertung von Projekttagen zur Verkehrssicherheit an Schulen entwickelt und angewendet. Die Instrumente geben Kriterien für das Veranstaltungsmanagement und die Qualitätssicherung der Projektdurchführung an die Hand. Auf Grundlage der Projekterfahrungen wurde ein Leitfaden für die Durchführung von Projekttagen erstellt, der im Bericht dokumentiert wird.

Im Verlauf des Modellversuchs wurden neun innovative Anspracheformen ausgearbeitet. Sie umfassen überwiegend Gruppengespräche oder Workshops mit Jugendlichen. Die Anspracheformen sind konsequent auf die Erfahrungsbildung und die aktive Auseinandersetzung der Jugendlichen mit dem Unfallrisiko ihrer Altersgruppe ausgerichtet. Sechs Anspracheformen wurden in 21 Einsätzen erprobt. Die Anspracheformen des Modellprojekts werden im Bericht für die weitere Verwendung abgedruckt.

In dem Modellversuch wurde deutlich, dass eine qualifizierte mobile Zielgruppenansprache junger Fahranfänger nur mit qualifizierten Mitarbeitern und in Kooperation mit örtlichen Partnern gelingen kann. Für die weitere Zielgruppenansprache an Schulen werden deshalb Projektansätze empfohlen, die auf eine aktive Mitwirkung der projektbeteiligten Schulen und der Jugendlichen zielen. Für die Durchführung sollten neben ehrenamtlichen Kräf-

ten der Verkehrswachten auch freiberufliche Moderatoren gewonnen werden. Bei ihrer Auswahl ist vor allem auf didaktische und kommunikative Kompetenz im Umgang mit Jugendlichen zu achten.

### Mobile road safety training for young drivers

The objective of a field study “Move – Model Project Novice Drivers” was to develop and examine new approaches for addressing novice drivers in age group 16-24. Key elements of the study comprised project days staged in schools and the development and realisation of innovative means of communicating with young people. To this end, altogether 90 project days in grammar schools and vocational training schools were carried out by the traffic monitoring body of the state of Saxony-Anhalt in the years 2003 and 2004.

The conception and the testing of the innovative approaches set up in the model project were both provided for by the formative evaluation. It also served to systematically monitor and analyse the realisation of the project.

The formative evaluation resulted in differentiated tools for documenting and assessing project days in schools held on the subject of traffic safety, tools which were developed and put into practice on the occasion. These tools supply criteria for managing such events and assuring quality of procedure. Based on the experiences made, guidelines for the performing of project days were drawn up and are documented in the report.

In the course of the field study, nine innovative forms of communication evolved. Predominantly they consist of group sessions or workshops held with the young people. All means of communication are stringently directed towards raising awareness in young people and actively confronting them with the accident risk their age group is prone to. Six different means of communication have been tested on 21 occasions. All means of communication featuring in the model project are stated in the report for further use.

The field study clearly showed that addressing a target group of young novice drivers in a qualified way and on a mobile basis can be successful only with qualified staff and in cooperation with local

partners. For future communication with the target group in schools, we therefore recommend project approaches which aim at active involvement of the schools and their pupils. From the organisational point of view, next to honorary staff of the traffic monitoring bodies professional moderators should be involved. Their didactical and communicative competencies in relation to young people should be made the decisive factor for their recruitment.

# Inhalt

<b>Vorbemerkung</b> .....	7	2.2.3 Selbstevaluation der Moderatoren .....	20
<b>1 Untersuchungsansatz der formativen Evaluation</b> .....	7	2.2.4 Konzepterstellung für die Lerngeräteübungen .....	22
1.1 Inhalt des vorliegenden Berichtes .....	7	2.3 Teilnehmerakzeptanz .....	23
1.2 Der Modellversuch „Move – Modellprojekt Fahranfänger“ .....	8	2.3.1 Bewertung der mobilen Lerngeräte .....	23
1.2.1 Die „Aktion Junge Fahrer“ der Deutschen Verkehrswacht e. V. ....	8	2.3.2 Bewertung der innovativen Anspracheformen .....	24
1.2.2 Zielstellung des Modellversuchs move .....	8	2.3.3 Bewertung der Projektstage und Verbesserungswünsche .....	25
1.3 Zielsetzung der formativen Evaluation .....	9	<b>3 Bewertung und Schlussfolgerungen</b> .....	26
1.4 Methodik und Instrumente .....	9	3.1 Bewertung der Projektergebnisse .....	26
1.4.1 Dokumentation der Projektstage .....	10	3.1.1 Durchführung der Projektstage .....	26
1.4.2 Selbstevaluation der Moderatoren .....	10	3.1.2 Ansätze für eine weitere Optimierung der Projektstage .....	27
1.4.3 Schriftliche Kurzbefragung zur Teilnehmerakzeptanz .....	11	3.2 Schlussfolgerungen .....	28
1.4.4 Standardisierte Projektbeschreibung .....	11	<b>4 Durchführungskonzepte zum Modellprojekt</b> .....	29
1.4.5 Teilnehmende Beobachtung .....	11	4.1 Durchführungskonzepte der innovativen Anspracheformen .....	29
1.5 Durchführung .....	12	4.2 Durchführungskonzepte der mobilen Lerngeräte .....	50
1.5.1 Klärung der Ausgangslage .....	12	4.3 Projektstage zur Ansprache von jungen Fahranfängern an Schulen – Leitfaden .....	58
1.5.2 Entwicklung innovativer Anspracheformen .....	12	<b>5 Instrumente zur Erfahrungs- und Qualitätssicherung des Modellversuchs</b> .....	61
1.5.3 Erfahrungssicherung und Auswertung .....	12	5.1 Leitfaden zur Dokumentation der Projektstage .....	61
1.5.4 Zeitlicher Ablauf des Projektes im Überblick .....	13	5.2 Leitfaden zur Selbstevaluation der Moderatoren .....	69
<b>2 Ergebnisse</b> .....	14	5.3 Kurzfragebogen zur Teilnehmerakzeptanz .....	72
2.1 Auswertung der Projektstage .....	14	<b>6 Literatur</b> .....	75
2.1.1 Reichweite und erreichte Teilnehmer .....	14		
2.1.2 Vor- und Nachbereitung der Projektstage .....	15		
2.1.3 Angebote der Projektstage .....	15		
2.1.4 Ablauf der Projektstage und Interaktion der Beteiligten .....	16		
2.2 Weiterentwicklung von Anspracheformen .....	17		
2.2.1 Konzeption innovativer Anspracheformen .....	17		
2.2.2 Durchführung der innovativen Anspracheformen .....	19		



## Vorbemerkung

Noch immer tragen Jugendliche und junge Erwachsene unter allen Altersgruppen das höchste Unfallrisiko im Straßenverkehr. Zwar ist die Zahl der tödlichen Verkehrsunfälle insgesamt rückläufig. Dennoch liegt der Anteil der bei Verkehrsunfällen Getöteten in der Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen nach wie vor annähernd dreimal so hoch (22 Prozent) wie ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung (8 Prozent).

Mit großer Dringlichkeit stellt sich deshalb die Aufgabe, präventive Programme zur Verkehrssicherheit für die besonders gefährdeten jungen Fahranfänger weiter zu verbessern und ihre Maßnahmen gezielt und wirkungsvoll einzusetzen. Dabei muss es auch darum gehen, Wirkungen zu optimieren sowie innovative und ergänzende Maßnahmensätze in vorhandene Programmstrukturen einzufügen.

Das Zielgruppenprogramm „Aktion Junge Fahrer“ der Deutschen Verkehrswacht e. V. stellt neben der Fahrausbildung und der schulischen Mobilitätserziehung die dritte zentrale Säule der Unfallprävention für junge Fahranfänger dar. Unter dem Titel „Move – Modellprojekt Fahranfänger“ ergriff die Landesverkehrswacht Sachsen-Anhalt im Jahr 2002 die Initiative, diese dritte Säule der Zielgruppenkommunikation mit einem neuen Interventionsansatz zu erweitern. Initiiert wurde ein landesweiter Modellversuch für Verkehrssicherheitstage an Schulen, die sich an Jugendliche und junge Erwachsene in der Sekundarstufe II richteten.

Um eine gesicherte Grundlage für innovative Maßnahmensätze zu schaffen, wurde der Modellversuch unter Leitung der Bundesanstalt für Straßenwesen wissenschaftlich begleitet. Die gesamte Begleitforschung umfasste eine formative und eine summative Evaluation.

Im Rahmen der formativen Evaluation waren die Entwicklung und Erprobung der innovativen Maßnahmensätze des Modellversuchs zu gewährleisten. Die summative Evaluation, also die Untersuchung der erzielten Wirkungen auf die Einstellungen und das Verhalten der Teilnehmer des Modellversuchs, wurde von einem Partnerinstitut in Form einer schriftlichen Befragung mit drei Messzeitpunkten durchgeführt.

## 1 Untersuchungsansatz der formativen Evaluation

### 1.1 Inhalt des vorliegenden Berichtes

In dem vorliegenden Schlussbericht werden die Ergebnisse der formativen Evaluation zum Modellvorhaben „Move – Modellprojekt Fahranfänger“ (im Folgenden kurz mit move bezeichnet) dargestellt.

#### Gliederung

Vor dem Hintergrund des Programms „Aktion Junge Fahrer“ wird zunächst die Zielstellung des Modellversuchs in Sachsen-Anhalt und der begleitenden formativen Evaluation erläutert. Vorgestellt werden die Methodik und Instrumente der formativen Evaluation sowie ihre Durchführung. Im Ergebnisteil werden die Auswertungen der Projektdokumentation, die Durchführungskonzepte der entwickelten innovativen Anspracheformen sowie die Resonanz der Teilnehmer auf die Projektstage des Modellversuchs dargelegt.

Auf Grundlage der Projektdokumentation werden dann eine Bewertung des Modellversuchs vorgenommen und Optimierungsansätze für Projektstage zur Verkehrssicherheit an Schulen formuliert. Aus den Ergebnissen der formativen Evaluation werden schließlich Empfehlungen für die weitere Zielgruppenansprache junger Fahranfänger abgeleitet. Abschließend werden die Anspracheformen des Modellprojektes und der erarbeitete Projektleitfaden dokumentiert.

#### Leitende Fragestellungen

Wesentliches Ziel der formativen Evaluation war es, die Landesverkehrswacht Sachsen-Anhalt in der Entwicklung und Erprobung eines neuen Konzepts zur örtlichen Zielgruppenansprache junger Fahranfänger zu unterstützen und wissenschaftlich zu begleiten. Die Projekterfahrungen waren zu sichern und für eine weitere Nachnutzung systematisch auszuwerten und aufzubereiten. Die folgende Darstellung der Untersuchungsergebnisse wird von drei Fragestellungen geleitet:

- Stellen die Konzeption und Umsetzung des Modellprojektes move einen geeigneten Maßnahmensatz dar für eine wirkungsvolle Vor-Ort-Ansprache junger Fahranfänger?
- Waren auf Seiten des Projektträgers die organisatorischen Voraussetzungen für eine zielge-

rechte Durchführung des Modellprojektes gegeben?

- Wurde die Zielgruppe erreicht?

## 1.2 Der Modellversuch „Move – Modellprojekt Fahranfänger“

### 1.2.1 Die „Aktion Junge Fahrer“ der Deutschen Verkehrswacht e. V.

Der Modellversuch move wurde aus Mitteln des Programms „Aktion Junge Fahrer“ (AJF) gefördert. Die Aktion stellt das wichtigste bundesweite Präventionsprogramm für die Zielgruppe der jungen Fahrerinnen und Fahrer dar. Träger ist die Deutsche Verkehrswacht e. V. (DVW). Das Programm soll deshalb an dieser Stelle etwas ausführlicher dargestellt werden.

Die „Aktion Junge Fahrer“ wendet sich an Jugendliche und junge Erwachsene im Alter von 18 bis 30 Jahren. Kern des Programms bilden Verkehrssicherheitstage an öffentlichen Plätzen, Diskotheken, Autohäusern, Bundeswehrstandorten und Schulen. Grundbausteine der Veranstaltungen sind Übungen an Lerngeräten wie Alkohol-Fahrsimulator, Gurtschlitten oder Überschlagsimulator. Die weitere Ausgestaltung der Veranstaltungen variiert stark mit den Möglichkeiten der beteiligten Umsetzer und den örtlichen Bedingungen der Veranstaltungsorte. Zusätzlich zum Grundprogramm werden häufig Crash- oder Rettungsvorführungen, Erste-Hilfe-Demonstrationen, Diskussionsrunden mit Experten oder Videopräsentationen angeboten. Begleitet werden die Aktionen durch eine überregionale Öffentlichkeitsarbeit mit Anzeigen in unterschiedlichen Medien und der Verteilung des jährlich erscheinenden Jugendmagazin „Tacho“ (LÖB-MANN et al., 1997, S. 28 ff.).

Als übergreifendes Ziel der „Aktion Junge Fahrer“ gibt der Programmträger eine allgemeine Sensibilisierung für die Verkehrssicherheit an. Den Jugendlichen soll die „besondere Gefährdung der jungen Fahrer stärker bewusst“ gemacht werden (Deutsche Verkehrswacht, o. J., S. 5). Spezifische inhaltliche Schwerpunkte der Veranstaltungen sind die Themen „Alkohol im Straßenverkehr“, „Geschwindigkeit“, „Verhalten nach Verkehrsunfällen“ sowie die Motivation der Jugendlichen, Rückhaltesysteme im Pkw zu nutzen und an einem Sicherheitstraining teilzunehmen. Jährlich werden mehr als 100 AJF-Veranstaltungen bundesweit realisiert.

Die Durchführung der AJF-Veranstaltungen liegt in den Händen der örtlichen Verkehrswachten. Diese stellen ehrenamtliche Mitarbeiter als AJF-Beauftragte, die in Seminaren der Deutschen Verkehrswacht e. V. zu Koordinatoren der Aktionstage ausgebildet werden. Sie knüpfen Kontakte zu lokalen Trägern (z. B. DEKRA, DRK, Polizei etc.), um zusätzliche Partner für die Gestaltung der Aktionen zu gewinnen. Die örtlichen Verkehrswachten sind es schließlich auch, die über ihre Landesverkehrswachten die AJF-Veranstaltungen bei der Deutschen Verkehrswacht für das jeweilige Folgejahr anmelden.

Die Struktur des Programms AJF ist seit seinem Start im Jahr 1984 in seinen Zielstellungen und in seiner Umsetzung im Wesentlichen unverändert geblieben. Eine systematische Bewertung des Programms in Hinblick auf eine Qualitätssicherung der Maßnahmedurchführung und eine Untersuchung der erzielten Wirkungen sind bislang nicht erfolgt. Damit liegen gegenwärtig keine wissenschaftlich abgesicherten Einschätzungen darüber vor, in welchem Maße junge Menschen mit der „Aktion Junge Fahrer“ in ihrer jetzigen Form wirkungsvoll und zielführend erreicht werden. Weiterhin steht bislang kein ausgearbeitetes didaktisches Konzept zur Verfügung, das den einzelnen Bausteinen des Programms klar definierte Lernziele und Lernmethoden zuordnet.

### 1.2.2 Zielstellung des Modellversuchs move

Ziel des Modellversuchs move war es, neue Maßnahmeansätze für eine wirkungsvolle örtliche Zielgruppenansprache junger Fahrer zu entwickeln und zu erproben. Diese Maßnahmeansätze sollten in das Programm AJF integrierbar sein. Die Zielstellung wurde dabei von Beginn an auf zwei Handlungsbereiche ausgerichtet:

- Auf der einen Seite sollten die Vor-Ort-Veranstaltungen als Projektstage an Schulen durchgeführt werden statt einer herkömmlichen Durchführung im Freizeitbereich und auf öffentlichen Plätzen. Erwartet wurde, dass die Schulen als Lernort einen verbindlicheren Rahmen für eine wirksame Kommunikation mit Jugendlichen bieten, als dies im Freizeitbereich möglich ist. Weiterhin sollten Möglichkeiten erprobt werden, Aktivitäten der Schulen zur Verkehrssicherheit so weit als möglich in die Gestaltung der Projektstage einzubeziehen. Damit sollten Synergieeffekte zwischen den Projekttagen und der schulischen Verkehrserziehung erzielt werden.

- Auf der anderen Seite sollten die klassischen Anspracheformen der AJF-Veranstaltungen durch ein differenzierteres Angebot innovativer verkehrspädagogischer Konzepte erweitert werden. Hierfür waren neue Anspracheformen zu entwickeln und zu erproben. Ziel war es, die Jugendlichen mit interaktiven Angebotsformen zu einer intensiven Auseinandersetzung mit der Verkehrssicherheit zu motivieren.

Bei der Durchführung des Modellversuchs mussten sich alle Projektbeteiligten von Beginn an an einer realistischen Zielrichtung orientieren. So sah die ursprüngliche Konzeption des Projektträgers zunächst lediglich Übungen an Lerngeräten sowie Diskussionsrunden zu Videopräsentationen vor.

Die Konzeption und der Einsatz neuer Anspracheformen wurden ergänzend realisiert. Für ihre Entwicklung und Erprobung standen auf Grund der begrenzten Projektlaufzeit sechs Monate zur Verfügung (siehe Kapitel 1.5.2).

### 1.3 Zielsetzung der formativen Evaluation

Die Zielsetzung der formativen Evaluation ergibt sich aus den Zielen des Modellversuchs. Kernaufgabe war es, die Landesverkehrswacht Sachsen-Anhalt in der Zielerreichung des Modellversuchs zu unterstützen. Auf der Ebene der Umsetzung („Operatives Management“) war die Maßnahmedurchführung des Modellprojektes zu beobachten und mit Blick auf die Zielvorgaben und die Qualität der Umsetzung zu bewerten. Auf der Ebene der Zielerreichung („Strategisches Management“) galt es, geeignete Anspracheformen für das Modellprojekt zu konzipieren, die für das Zielgruppenprogramm „Aktion Junge Fahrer“ der Deutschen Verkehrswacht eine Innovation darstellen. Diese innovativen Anspracheformen waren inhaltlich und methodisch zu entwickeln und mit verbindlichen Kommunikationszielen und Durchführungsstandards zu versehen. Im Einzelnen wurden folgende Leistungen als Teilziele der formativen Evaluation erbracht:

- Beratung des Projektträgers bei der Konzeption und Antragstellung des Modellversuchs sowie bei der Planung, Durchführung und Dokumentation der Projektstage.
- Entwicklung und Anwendung von Instrumenten zur Erfahrungs- und Qualitätssicherung des Modellversuchs. Systematische Beobachtung,

Auswertung und Bewertung der Modellprojektdurchführung.

- Konzeption und Erprobung innovativer verkehrspädagogischer Anspracheformen. Wissenschaftliche Begleitung der Moderatoren bei der Umsetzung der innovativen Anspracheformen.
- Didaktische Konzeptbeschreibung der klassischen Lerngeräteübungen des Modellversuchs aus dem AJF-Programm.
- Ableitung von Schlussfolgerungen aus den gewonnenen Projekterfahrungen für die weitere Zielgruppenansprache junger Fahranfänger.

### 1.4 Methodik und Instrumente

Die Methodik der formativen Evaluation umfasste als Bestandteile den Aufbau einer standardisierten Dokumentation, die Selbstevaluation der Moderatoren, eine schriftliche Kurzbefragung zur Teilnehmerakzeptanz, die Erstellung einer einheitlichen Projektbeschreibung für die Anspracheformen des Modellprojektes sowie teilnehmende Beobachtungen und Nachbereitungen der Projektstage.

Das methodische Vorgehen verfolgte dabei eine doppelte Zielstellung. Auf der einen Seite waren die Erfahrungssicherung und Bewertung des Modellprojektes empirisch abzusichern. Auf der anderen Seite sollten praktikable Instrumente entwickelt werden, die zukünftig für eine qualitätsorientierte Steuerung von Projekttagen zur Verkehrssicherheit eingesetzt können. Die Gesamtheit des eingesetz-

Ziele der formativen Evaluation	Angewandte Methoden	Erstellte Instrumente
Erfahrungssicherung und Bewertung der Umsetzung des Modellprojektes	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Standardisierte Dokumentation der Projektstage</li> <li>- Schriftliche Kurzbefragung zur Teilnehmerakzeptanz</li> <li>- Teilnehmende Beobachtung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Leitfaden zur Dokumentation</li> <li>Kurzfragebogen*</li> </ul>
Konzeption und Erprobung innovativer Anspracheformen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Standardisierte Projektbeschreibung</li> <li>- Selbstevaluation der Moderatoren</li> <li>- Schriftliche Kurzbefragung</li> <li>- Teilnehmende Beobachtung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Einheitliches Projektblatt</li> <li>Leitfaden zur Selbstevaluation</li> <li>Kurzfragebogen*</li> </ul>
* Es wurde ein einheitlicher Kurzfragebogen erstellt		

**Tab. 1:** Ziele und Methoden der formativen Evaluation zum Modellprojekt move

ten Methodeninventars zur formativen Evaluation und die erstellten Instrumente sind der Überblicksdarstellung zu entnehmen (siehe Tabelle 1).

**1.4.1 Dokumentation der Projektstage**

Die Dokumentation der Projektstage erstreckte sich auf die gesamte Maßnahmedurchführung. Sämtliche Projektstage des Modellversuchs wurden anhand eines standardisierten Dokumentationsleitfadens detailliert erfasst. Mit 20 Fragen wurden die Vorgehensweise des Projektträgers bei der Planung, Durchführung und Nachbereitung der Projektstage, die Art und der Umfang der realisierten Aktionen, die beteiligten Akteure sowie die Zahl der erreichten Teilnehmer erhoben. Darüber hinaus wurde erfasst, welchen Input die Akteure leisteten, wie sie miteinander kooperierten und wie die Teilnehmer an der Durchführung der Projektstage beteiligt wurden. Damit liegt ein Instrument der Berichterstattung vor, das für eine einheitliche Projektdokumentation hinreichend standardisiert gestaltet ist, andererseits aber auch offene Fragen enthält, um mögliche individuelle Unterschiede in der Projektdurchführung zu erfassen (siehe Tabelle 2).

Veranstaltungs-ort und Veranstaltungstyp	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Veranstaltungsort/ Schultyp und Ansprechpartner</li> <li>- Datum und Dauer des Projektstages</li> <li>- Veranstaltungstyp</li> </ul>
Vorbereitung des Projektstages	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Beratungen mit Verantwortlichen am Veranstaltungsort und mit Partnern des Projektstages</li> <li>- Werbung und Öffentlichkeitsarbeit</li> <li>- Weitere Vorbereitung am Veranstaltungsort</li> </ul>
Durchführung des Projektstages	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eingesetzte Lerngeräte: Angebotsart, Zahl der Teilnehmer, Moderator</li> <li>- Rahmenprogramm (Musik, Ausstellung etc.): Angebotsart, Zahl der Teilnehmer, Moderatoren</li> <li>- Gruppengespräche: Angebotsart, Zahl der Teilnehmer, Moderator</li> </ul>
Beteiligung am Projekttag	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zahl der erreichten Teilnehmer</li> <li>- Angebote für spezielle Zielgruppen</li> <li>- Aktionen von Lehrern und Schülern</li> </ul>
Veranstaltungsablauf	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eröffnung und Abschluss des Projektstages</li> <li>- Informationen über die Aktionen während des Projektstages</li> </ul>
Nachbereitung des Projektstages	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Auswertung des Projektstages mit Jugendlichen und Projektpartnern</li> </ul>
Anhang zur Dokumentation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fotodokumentation der Aktionen des Projektstages</li> </ul>

**Tab. 2:** Strukturschema des Leitfadens zur Dokumentation der Projektstage

Der Dokumentationsleitfaden wurde so konstruiert, dass er nicht nur zur Ex-post-Bewertung des bisherigen Projektverlaufs, sondern darüber hinaus auch als praktische Checkliste zur Vorbereitung und Durchführung von weiteren Projekttagen eingesetzt werden kann. Das erstellte Dokumentationsraster erlaubt eine erste Vorabschätzung der erforderlichen Ressourcen und der Arbeitsschritte zur Veranstaltungsvorbereitung (Ex-ante-Bewertung) und gibt Kriterien an die Hand für das Veranstaltungsmanagement und die Qualitätssicherung der Projektdurchführung. Die Leitfäden wurden von dem Projektträger jeweils im Anschluss an den Projekttag per Hand ausgefüllt, mit Photos vom Projekttag ergänzt und an den formativen Evaluator übermittelt. Hier wurden die ausgefüllten Leitfäden EDV-gestützt im EXCEL-Format erfasst und statistisch ausgewertet.

**1.4.2 Selbstevaluation der Moderatoren**

Die innovativen Anspracheformen des Modellversuchs wurden von den Moderatoren mit einem einheitlichen Leitfaden zur Selbstevaluation dokumentiert. Anhand eines Fragebogens mit 12 geschlossenen und 9 offenen Fragen beschrieben die Moderatoren die inhaltliche und methodische Umsetzung der Anspracheformen. Sie bewerteten die Anwendbarkeit der Konzepte und gaben eine Einschätzung zur Teilnehmerakzeptanz (siehe Tabelle 3).

Angaben zur Anspracheform	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Titel, Moderator, Dauer der Veranstaltung</li> <li>- Zahl der Teilnehmer (Mädchen/Jungen)</li> <li>- Anwesenheit und Mitwirkung weiterer Personen</li> </ul>
Inhalte, Struktur und Methodik	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vermittelte Inhalte und Themen</li> <li>- Arbeitsphasen und Ablauf</li> <li>- Eingesetzte Methoden und Medien</li> </ul>
Bewertung des Konzeptes	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Einschätzung der Eignung des Konzeptes</li> <li>- Probleme bei der Durchführung</li> <li>- Voraussetzungen für die Durchführung</li> <li>- Verbesserungsbedarf</li> </ul>
Einschätzung der Teilnehmerakzeptanz	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Interesse der Teilnehmer am Inhalt</li> <li>- Akzeptanz von Methoden und Medien</li> <li>- Motivation und Mitwirkung der Teilnehmer</li> <li>- Akzeptanz des Moderators</li> </ul>

**Tab. 3:** Strukturschema des Leitfadens zur Selbstevaluation der Moderatoren

### 1.4.3 Schriftliche Kurzbefragung zur Teilnehmerakzeptanz

Schließlich wurde die Projektdokumentation durch eine schriftliche Kurzbefragung der Teilnehmer der Projekttagge ergänzt. In Abgrenzung zur summati-

Bewertung der Angebote des Projekttagges	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bewertung des Rahmenprogramms</li> <li>- Nutzung und Bewertung der Lerngeräte</li> <li>- Bewertung der innovativen Anspracheformen: Interesse am Thema, Einschätzung der Mitwirkungsmöglichkeiten an der Gestaltung des Angebotes, Bewertung des Moderators</li> </ul>
Gesamtbewertung des Projekttagges	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Schulnote für den Projekttag</li> <li>- Wunsch nach weiteren Projekttagen</li> <li>- Verbesserungswünsche</li> </ul>
Angaben zur Person	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Alter, Geschlecht, besuchter Schultyp</li> <li>- Jahrgangsstufe bzw. Ausbildungsgang</li> </ul>
Fahrpraxis	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Führerscheinbesitz und Kraftfahrzeugnutzung</li> </ul>

Tab. 4: Strukturschema des Kurzfragebogens zur Teilnehmerakzeptanz

A Inhaltskonzept	
1 Kurzbeschreibung	Titel und Inhalt der Anspracheform
2 Ziele	Operationalisierte Zielbeschreibung: Angestrebte Kompetenzen der Teilnehmer in den Bereichen Wissen, Einstellungen und Verhalten
3 Zielgruppe	Angestrebte Teilnehmerzusammensetzung nach Alter, Größe und ggf. weiteren inhaltlichen Kriterien (z. B. Vorerfahrungen, Führerscheinbesitz)
4 Rahmenbedingungen	Technisch-organisatorische Voraussetzungen: Dauer, Raumbedarf, Materialien und Medien, Kooperationserfordernisse
B Durchführungskonzept	
1 Ablauf	Arbeitsphasen der Anspracheform
2 Moderator-Teilnehmer-Interaktion	Erwartete Interaktion von Moderator und Teilnehmern, erforderliche Qualifikationen und Vorerfahrungen des Moderators
3 Vor- und Nachbereitung	Vor- und Nachbereitung durch den Moderator und ggf. andere Personen
4 Bewertung	Methoden und Kriterien zur Bewertung und Ergebnissicherung

Tab. 5: Strukturschema zur Projektbeschreibung der Anspracheformen von move

ven Evaluation wurden die jugendlichen Teilnehmer im Rahmen der formativen Evaluation ausschließlich zu ihrer Einschätzung und ihrer Akzeptanz der Projekttagge befragt (siehe Tabelle 4). Der hierfür konstruierte Kurzfragebogen wurde an allen Projekttagen eingesetzt, an denen die innovativen Anspracheformen des Modellversuchs realisiert wurden. Die Jugendlichen wurden in ihrem Klassenverband bzw. in ihrem Ausbildungsgang befragt. Der Projektträger führte die Erhebungen durch, während die Dateneingabe und Datenauswertung im EXCEL-Format im Rahmen der formativen Evaluation erfolgten.

### 1.4.4 Standardisierte Projektbeschreibung

Für die Konzeption und Erprobung der innovativen Anspracheformen des Modellprojektes wurde eine standardisierte Projektbeschreibung erstellt. Mit ihr werden sowohl die inhaltlich-didaktische Konzeption (Kommunikationsziele, Zielgruppe, Methodik) als auch die organisatorischen und materiellen Erfordernisse der Projektumsetzung (Dauer, räumliche Voraussetzungen, Qualifikation des Moderators) dargestellt. Als Ergebnis liegt eine einheitliche, praxisnahe Darstellungsform der Anspracheformen des Modellversuchs mit verbindlichen Durchführungsstandards und Zielvorgaben vor (siehe Tabelle 5).

Die Projektbeschreibung wurde auch auf die Übungen an den mobilen Lerngeräten angewendet, die im Modellprojekt zum Einsatz kamen. Dies ermöglicht, die beschriebenen Maßnahmen nach einheitlichen Kriterien zu planen, durchzuführen und zu bewerten. Die standardisierte Projektbeschreibung stellt damit ein zentrales Steuerungsinstrument bereit, um Projekttagge in Abhängigkeit von den angestrebten Zielen, den organisatorischen Rahmenbedingungen der Projektumsetzung und den zur Verfügung stehenden Ressourcen individuell zu gestalten.

### 1.4.5 Teilnehmende Beobachtung

Neben der schriftlichen Dokumentation hat der formative Evaluator insgesamt 11 Projekttagge beobachtet. Da die Hospitation auf Grund begrenzter Ressourcen jeweils nur von einer Person durchgeführt werden konnte, konzentrierte sich die Beobachtung auf bestimmte Ausschnitte der Projekttagge. Beobachtet wurden der Ablauf der Projekttagge, die Durchführung der innovativen Anspracheformen und die Übungen an den Lerngeräten. Ziel

der Hospitationen war es, die Ergebnisse der schriftlichen Projektdokumentation mit eigenen Beobachtungen zu vertiefen und zu ergänzen. Darüber hinaus waren die Beobachtungen eine wichtige Grundlage für die Beratung der Moderatoren und des Projektträgers bei der Umsetzung des Modellversuchs und der Nachbereitung der Projektstage.

## 1.5 Durchführung

### 1.5.1 Klärung der Ausgangslage

Die Laufzeit der Projektstage erstreckte sich vom 5. Mai 2003 bis zum 26. Oktober 2004. Die formative Evaluation begann im November 2003 mit einer ersten gemeinsamen Beratung und einer Beobachtung eines Projektstages. Die Beratung des formativen Evaluators mit dem Projektträger und der BAST diente der Verständigung der Projektbeteiligten über die Struktur und die Zielstellungen des Modellversuchs. Weiterhin waren die Evaluationswünsche des Projektträgers sowie die Rahmenbedingungen, Möglichkeiten und Grenzen zur Entwicklung neuer Maßnahmeansätze zu klären.

Im Ergebnis der Beratung kamen die Beteiligten überein, dass die Projektstage des Jahres 2003 im Wesentlichen dem traditionellen Muster der AJF-Veranstaltungen folgten. Die Projektstage sollten im Folgejahr durch innovative Anspracheformen erweitert werden. Das Projektjahr 2003 wurde als Vorlauf angesehen, an das sich im Jahr 2004 die Versuchsphase mit der Erprobung innovativer Anspracheformen anschließen sollte.

Um die bisherigen Erfahrungen zu sichern, war deshalb zunächst eine systematische Ausgangsanalyse des Projektstands zu erstellen. Hierfür galt es, den Projektverlauf in 2003 zu dokumentieren und auszuwerten. Es wurde ein Entwurf für einen Dokumentationsleitfaden erstellt. Nach eingehenden Beratungen mit dem Projektträger wurde dieser so modifiziert, dass die Projektdokumentation von dem Projektträger im weiteren Projektverlauf selbsttätig vorgenommen werden konnte.

### 1.5.2 Entwicklung innovativer Anspracheformen

Die innovativen Anspracheformen wurden in drei Arbeitsschritten konzipiert und durchgeführt.

### Projektvorbereitung: Zusammenstellung und Aufbereitung geeigneter Anspracheformen

In einem ersten Arbeitsschritt wurden vorliegende Studien der BAST und eigene Arbeiten des formativen Evaluators systematisch gesichtet, um geeignete Anspracheformen für den Modellversuch auszuwählen. Als Entscheidungsgrundlage für die Auswahl der Anspracheformen wurde ein Kriterienraster entwickelt. Zu bewerten waren die Umsetzbarkeit der Anspracheformen im Rahmen von Vor-Ort-Veranstaltungen, der Kommunikationserfolg sowie der personelle und finanzielle Aufwand (siehe Kapitel 2.2.1).

Die Anspracheformen wurden zu einer Vorschlagsliste zusammengestellt und nach einem einheitlichen Standard beschrieben. Nach eingehenden Beratungen mit der BAST und dem Projektträger wurde die Vorschlagsliste beim BMVBW zur Fördermittelbeantragung eingereicht.

#### Konzepterstellung

In einem zweiten Schritt erfolgte die konkrete Konzepterstellung der vom BMVBW bewilligten innovativen Anspracheformen. Für jede Anspracheform wurde ein praxisnahes Durchführungskonzept erstellt. Gleichzeitig wurden Moderatoren für die Umsetzung der Konzepte gewonnen.

#### Erprobung

Zum Abschluss der Konzeptphase wurde mit dem Projektträger, den beteiligten Schulen und den gewonnenen Moderatoren eine verbindliche Terminplanung für die Durchführung der innovativen Anspracheformen erstellt. Auf Grund der begrenzten Projektlaufzeit standen für ihre Erprobung ab Juli 2004 insgesamt 15 Projektstage zur Verfügung. In der gesamten Projektlaufzeit konnten die entwickelten Anspracheformen in insgesamt 21 Einsätzen erprobt werden. Zusätzlich zu diesen Erprobungen wurde eine Fortbildung für die Moderatoren des Projektträgers zur Optimierung der Lerngeräteübungen am Gurtschlitten durchgeführt. Weiterhin wurde ein Prototyp für eine Internetplattform zum Modellversuch erstellt.

### 1.5.3 Erfahrungssicherung und Auswertung

Die Projektstage wurden zeitnah dokumentiert und ausgewertet, sodass wichtige Zwischenergebnisse des Modellversuchs noch im Projektverlauf an den

Projektträger rückgemeldet wurden. Während der einjährigen Begleitung der Projektstage von November 2003 bis zum Oktober 2004 wurden insgesamt fünf Projektberatungen mit dem Projektträger durchgeführt. Inhalt dieser Beratungen waren die gemeinsame Verständigung über

- die Ziele und die Struktur des Modellversuchs sowie über den aktuellen Projektstand und den weiteren Evaluationsbedarf,
- die Auswahl, Grobkonzeption und anschließende Feinkonzeption der innovativen Anspracheformen,
- die Umsetzungsplanung und Durchführung der innovativen Anspracheformen sowie
- die Auswertung des Schülerwettbewerbs und des Internetportals zum Modellprojekt.

#### 1.5.4 Zeitlicher Ablauf des Projektes im Überblick

Im Einzelnen folgten der Modellversuch und die formativen Evaluation folgendem zeitlichen Ablauf (siehe Tabelle 6):

Mai bis Dezember 2003:

Praktische Vorlaufphase mit 45 Projekttagen

November 2003:

Erste Beratung des Projektträgers: Sondierung des Projektstandes und der Entwicklungswünsche

November 2003 bis Februar 2004:

Ist-Analyse des Projektstandes: Beobachtung eines Projekttages, Dokumentation und Auswertung der Projektstage aus dem Projektjahr 2003

Januar bis März 2004:

Zusammenstellung und Aufbereitung innovativer Anspracheformen, Förderantrag an das BMVBW für das Projektjahr 2004

Januar 2004:

Zweite Beratung des Projektträgers: Auswahl und Grobkonzeption der innovativen Anspracheformen

März bis Oktober 2004:

Modellphase mit 45 Projekttagen, laufende Projektdokumentation, teilnehmende Beobachtung ausgewählter Projektstage, Erhebungen zur Teilnehmerakzeptanz

März 2004:

Erster Zwischenbericht der formativen Evaluation

April 2004:

Dritte Beratung des Projektträgers: Feinkonzeption der innovativen Anspracheformen

Mai bis Juli 2004:

Konzepterstellung der innovativen Anspracheformen, Erprobung der ersten ausgearbeiteten Anspracheformen

August bis Oktober 2004:

Durchführung der innovativen Anspracheformen, Auswertung der Projektstage

August 2004:

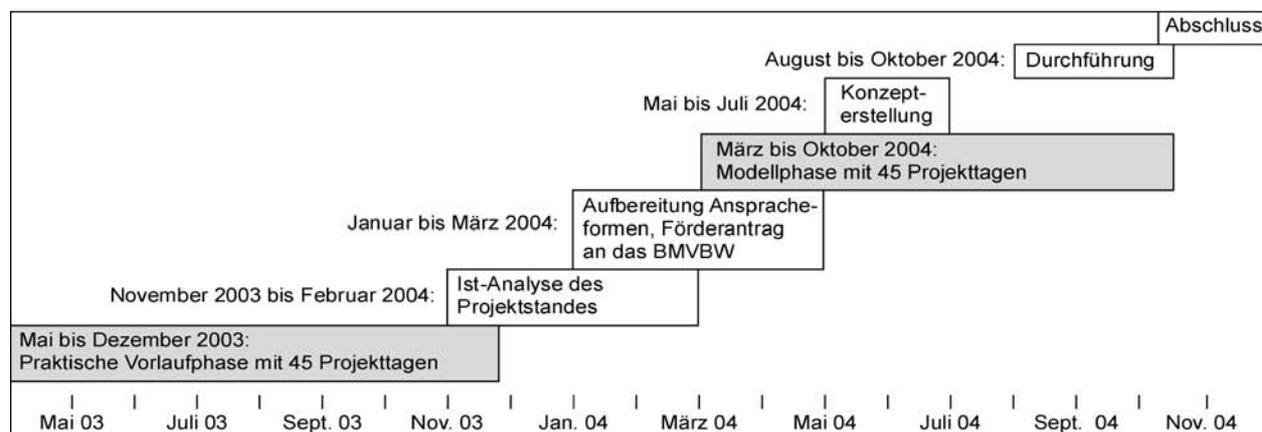
Vierte Beratung des Projektträgers: Umsetzungsplanung der Projektstage und innovativen Anspracheformen

September 2004:

Training der Moderatoren des Projektträgers zum Gurtschlitten, zweiter Zwischenbericht der formativen Evaluation

November 2004:

Fünfte Beratung des Projektträgers: Projektrückblick, Auswertung des Schülerwettbewerbs und des Internetportals



Tab. 6: Zeitlicher Ablauf der praktischen Umsetzung des Modellversuchs "move" und der formativen Evaluation

## 2 Ergebnisse

### 2.1 Auswertung der Projektstage

#### 2.1.1 Reichweite und erreichte Teilnehmer

In den beiden Projektjahren 2003 und 2004 wurde der Modellversuch move mit insgesamt 90 Vor-Ort-Veranstaltungen in Sachsen-Anhalt durchgeführt. Der Projektträger wählte dabei von Beginn an wechselnde Orte aus, sodass eine flächendeckende Verteilung der Projektstage in allen drei Regierungsbezirken des Landes gelungen ist. Insgesamt wurden 39 Städte erreicht. An jedem Veranstaltungsort wurden in der Projektlaufzeit jeweils eine bis drei Veranstaltungen durchgeführt. Lediglich in den beiden großen Städten des Landes, Magdeburg und Halle, setzte der Projektträger in den beiden Projektjahren mehr als 10 Veranstaltungen um.

Die Projektstage fanden fast ausschließlich an Schulen statt. Nur in sechs Fällen wurden betriebliche Ausbildungszentren oder Autohäuser als Veranstaltungsorte gewählt. Mit 47 Veranstaltungen bildeten die berufsbildenden Schulen vor den Gymnasien deutlich den Schwerpunkt der Aktionen (siehe Tabelle 7).

In jedem Jahr wurden jeweils sechs Großveranstaltungen und 39 so genannte „kleine Projektstage“ durchgeführt. Die Großveranstaltungen unterscheiden sich von den kleinen Projekttagen durch ein sehr viel umfangreicheres Rahmenprogramm. An den Großveranstaltungen nahmen 7 bis 15 Schulklassen mit 160 bis 300 Schülern teil, während es bei den kleinen Projekttagen in der Regel 3 bis 8 Klassen mit 45 bis 160 Jugendlichen waren. In Ausnahmen beteiligten sich auch an kleinen Projekttagen bis zu 230 Schüler (siehe Tabelle 8). Wichtigster Grund für die variierenden Teilnehmerzahlen ist die unterschiedliche Größe der Schulen.

Veranstaltungsorte	Projektstage 2003	Projektstage 2004	Projektstage 2003/2004
Berufsbildende Schule	24	23	47
Gymnasium	11	14	25
Anderer Schultyp (Gesamtschule, Kolping-Bildungswerk)	5	6	11
Betriebliches Ausbildungszentrum	2	1	3
Autohaus	2	1	3
Verkehrstag der Feuerwehren	1		1
Gesamt	45	45	90

Tab. 7: Veranstaltungsorte der Projektstage

Darüber hinaus stellten die Schulen in Abhängigkeit von ihren Stundenplanungen unterschiedlich viele Schulklassen für die Teilnahme an den Projekttagen frei. Insgesamt wurden auf den 90 Projekttagen von move rund 11.000 Jugendliche erreicht.

Angaben über die Altersstruktur der Teilnehmer konnten im Rahmen der Projektdokumentation nicht erhoben werden. Sie erschließt sich jedoch weitgehend über die Jahrgangsstufen. Insgesamt nahmen in den Gymnasien Schülerinnen und Schüler der 10. bis 13. Jahrgangsstufe an den Projekttagen teil, also Jugendliche im Alter von 16 bis

	Projektstage 2003	Projektstage 2004	Projektstage 2003/2004
Kleine Projektstage			
45 bis 80 TN*	9	10	19
80 bis 130 TN	23	18	41
130 bis 160 TN	5	6	11
175 bis 230 TN	2	5	7
Kleine Projektstage gesamt	39	39	78
Großveranstaltungen			
160 TN	2	1	3
200 bis 250 TN	2	2	4
260 bis 280 TN	2	2	
300 bis 330 TN	3	3	
Großveranstaltungen gesamt	6	6	12
Projektstage gesamt	45	45	90
* TN = Teilnehmer			

Tab. 8: Zahl der Teilnehmer an kleinen Projekttagen und Großveranstaltungen

Ausbildungsgänge	Zahl der Projektstage*
Bauberufe (Baufacharbeiter, Maurer, Fliesenleger, Maler, Tiefbauer)	24
Büro/Handel/Verwaltung (Bürofachkräfte, kaufmännische Berufe)	24
Handwerk/Tischler	19
Gesundheit/Soziales/Körperpflege (Altenpfleger, Krankenpfleger, Erzieher, Kosmetiker, Friseur)	15
Kfz/Metall/Elektrotechnik (Kfz-Mechaniker, Mechaniker, Schlosser, Elektroniker)	12
Landwirtschaft/Gärtner/Landschaftsgestaltung	7
Geförderte Maßnahmen (Berufsvorbereitung/Umschulung)	6
Sonstige Berufe (Bergbau, Farbtechnik und Raumgestaltung, Hauswirtschaft)	7
* An einem Projekttag nehmen mehrere Ausbildungsgänge teil	

Tab. 9: Projektbeteiligte Ausbildungsgänge an berufsbildenden Schulen

19 Jahren. An den berufsbildenden Schulen wurden Jugendliche vom ersten bis zum dritten Ausbildungsjahr in die Projektstage einbezogen. Die Jugendlichen nahmen hier jeweils im Verband ihres Ausbildungsgangs (z. B. Maurer im ersten Ausbildungsjahr) an den Veranstaltungen teil. Am stärksten waren auf den Projekttagen Ausbildungsgänge aus den Bereichen Bau, Büro und dem Handwerk vertreten (siehe Tabelle 9).

### 2.1.2 Vor- und Nachbereitung der Projektstage

Die Vorbereitung der Veranstaltungen war Aufgabe des Projektträgers. Hierfür wurde bei der Landesverkehrswacht für die Dauer des Modellversuchs die Stelle eines Projektkoordinators eingerichtet. Seine Aufgaben umfassten die Vorbereitung der Aktionstage, die Anleitung der Moderatoren des Projektträgers, die Koordinierung der Partner des Projektes sowie die organisatorische Unterstützung der Evaluation.

Im Rahmen der Projektvorbereitungen informierte der Projektträger die Schulen zunächst schriftlich über die Projektstage. Anschließend nahm er telefonisch Kontakt mit den angeschriebenen Schulen auf, um die Angebote und den Ablauf der Projektstage detaillierter zu erläutern und die Termine verbindlich zu vereinbaren. Darüber hinaus haben die örtlichen Kreisverkehrswachten an den Vorbereitungen mitgewirkt, indem sie die projektbeteiligten Schulen zur inhaltlichen und organisatorischen Ausgestaltung der Projektstage beraten haben. Auf Grund begrenzter personeller Ressourcen der örtlichen Verkehrswachten trifft dies jedoch nur für 7 der 90 Projektstage zu.

Die Großveranstaltungen des Modellversuchs erforderten einen höheren Vorbereitungsaufwand. Hier führte der Projektträger in der Regel ein per-

sönliches Beratungsgespräch mit den Schulen über die Anforderungen an die Veranstaltungsdurchführung. Weiterhin galt es, unter den örtlichen Trägern der Verkehrssicherheit (Polizei, Deutsches Rotes Kreuz, DEKRA etc.) Partner für die Durchführung des Veranstaltungstages zu gewinnen. Die Planung des Veranstaltungsablaufs wurde dann gemeinsam mit den beteiligten Partnern vorgenommen.

Eine systematische Projektdokumentation und Nachbereitung der Projektstage erfolgten erst im Verlauf der formativen Evaluation. Unabhängig davon hat der Projektträger einzelne Projektstage in Eigenregie nachbereitet. Hierzu führte er Auswertungsgespräche mit Lehrern und den Mitveranstaltern der Projektstage sowie Beratungen im Team der Landesverkehrswacht (siehe Tabelle 10). Hauptziel dieser Gespräche war, die Organisation und den Ablauf der Veranstaltungen zu bewerten und Vereinbarungen für einen nächsten Projekttag zu treffen.

Zwei Auswertungsgespräche mit Schülern und Lehrern wurden im Rahmen der formativen Evaluation geführt. Hier erarbeiteten die Schüler Vorschläge für eine aktivere Beteiligung an den Projekttagen. Es wurde vorgeschlagen, zukünftig eine Schülerarbeitsgruppe in die Vorbereitung der Projektstage einzubeziehen. Aufgabe dieser Arbeitsgruppe sollte es sein, Vereine wie das Rote Kreuz oder die Jugendfeuerwehr, in denen Mitschüler der Schule aktiv sind, für die Gestaltung der Projektstage zu gewinnen. Weiterhin sollte eine gemeinsame Aktion mit der benachbarten Berufsschule gestaltet werden und das Thema „Sicherheit für Mopedfahrer“ bearbeitet werden.

Da die Projektstage fast ausschließlich an Schulen durchgeführt wurden, hatten die Werbung und Öffentlichkeitsarbeit für die Projektstage nur einen verhältnismäßig geringen Stellenwert. Für insgesamt 10 der 90 Veranstaltungen hat der Projektträger durch Anzeigen in der örtlichen Presse, durch den Aushang von Plakaten am Veranstaltungsort oder durch die Einladung von Presse und Fernsehen zu den Projekttagen geworben.

### 2.1.3 Angebote der Projektstage

Das Grundprogramm der Veranstaltungen bildeten Übungen an den Lerngeräten, die als Stationsbetrieb auf dem Schulgelände eingerichtet wurden. An sämtlichen Projekttagen wurden der Über-

Nachbereitungen von Projekttagen	Zahl der Projektstage*
Gemeinsame Auswertungsrunde mit den Mitveranstaltern	4
Auswertung im Team der Landesverkehrswacht	24
Auswertungsgespräche mit Lehrern	9*
Gespräche mit Schülern	2*
Teilnehmerbefragung im Rahmen der formativen Evaluation	14
* Im Rahmen der formativen Evaluation wurden zwei Auswertungsrunden mit Schülern und Lehrern geführt	

Tab. 10: Nachbereitungen von Projekttagen durch den Projektträger

schlagsimulator und Gurtschlitten, der Alkohol-Fahrsimulator sowie das Seh- und Reaktionstestgerät des Projektträgers eingesetzt.

Bei Großveranstaltungen wurden die Übungen an den Lerngeräten durch ein Rahmenprogramm mit Live-Musik und Videoprojektionen auf Großleinwand sowie durch Gesprächsrunden mit den Schülern ergänzt. Darüber hinaus waren weitere Träger der Verkehrssicherheitsarbeit, wie die DEKRA, die Polizei, die Feuerwehr oder das Deutsche Rote Kreuz, mit eigenen Angeboten (z. B. Rettungssimulation, Vorführung eines Unfallfahrzeuges, Demonstration des Alkohol- und Drogentestgerätes) in die Gestaltung der Großveranstaltungen eingebunden.

Die kleinen Projektstage hingegen wurden in der Regel von dem Projektträger allein – bei einigen Veranstaltungen in Kooperation mit der örtlichen Gebietsverkehrswacht – realisiert. Das Programm beschränkte sich deshalb zu Beginn des Modellversuchs meist auf den Stationsbetrieb der Lerngeräte mit ergänzenden Gruppengesprächen. Diese Angebote konnten im Verlauf der Projektlaufzeit mit den entwickelten innovativen Anspracheformen erweitert werden (siehe Kapitel 2.2).

Die Tabelle 11 gibt einen Überblick über die Angebote, die ergänzend zu dem Stationsbetrieb der mobilen Lerngeräte auf den Projekttagen realisiert wurden. Am häufigsten kamen Ausstellungen zu Alkohol und Drogen sowie Videopräsentationen mit Gruppendiskussion zum Einsatz. Die im Rahmen

	Einsätze 2003	Einsätze 2004	Einsätze gesamt
Mobiler Infobus, Ausstellung zu Alkohol, Drogen, Unfällen	19	14	33
Video mit Gruppendifkussion	9	21	30
Vortrag und Fragen zu Verkehrsrecht, Versicherungsfragen, Fahrschulabildung, Unfallursachen	8	14	22
Unfall- oder Rettungssimulation, Vorführung Unfall-, Feuerwehrfahrzeug, Erste Hilfe	15	6	21
Gruppengespräch zu Alkohol und Drogen	10	10	20
Sonstiges (Alkohol-/Drogentester, Geschwindigkeitsmessung, Scatterparcours)	9	9	18
Innovative Anspracheformen		21	21
Gesamt	70	95	165

**Tab. 11:** Angebote, die ergänzend zum Stationsbetrieb der Lerngeräte realisiert wurden

der formativen Evaluation entwickelten innovativen Anspracheformen konnten im Projektjahr 2004 mit insgesamt 21 Einsätzen umgesetzt werden.

### 2.1.4 Ablauf der Projektstage und Interaktion der Beteiligten

Für die Projektstage standen in der Regel vier bis sechs Unterrichtsstunden am Vormittag zwischen 9:00 und 13:00 Uhr zur Verfügung. Die einzelnen Projektaktivitäten wurden dabei zeitlich auf den schulischen Ablauf abgestimmt. Die Jugendlichen nahmen in ihrem Klassenverband an den Projekttagen teil. Jede Klasse folgte den Übungen nach einem festgelegten Stundenplan (siehe Tabelle 12). Da die Klassen nacheinander in die einzelnen Stationen eingebunden wurden, wurde eine gleichmäßige Nutzung der Angebote erreicht.

Großveranstaltungen begannen mit einer gemeinsamen Auftaktaktion, die sich an alle Schüler des Projekttages richtete. Der Leiter der Schule oder der Beauftragte für Verkehrserziehung eröffnete die Großveranstaltung mit einer Ansprache. Anschließend führte ein professioneller Moderator eines beauftragten Unterhaltungsstudios die Jugendlichen mit musikalischer Begleitung als Entertainer durch das Programm des Aktionstages. Nach der gemeinsamen Eröffnung verteilten sich die Jugendlichen in ihren Klassenverbänden auf die unterschiedlichen Angebote des Aktionstages.

Insgesamt war die Interaktion der Beteiligten der Projektstage durch klare Rollenvorgaben geprägt (s. Tabelle 13). Der Projektkoordinator der Landesverkehrswacht koordinierte den Ablauf der Projektstage. Er stand Moderatoren und Lehrern als Ansprechpartner zur Verfügung, informierte über die geplanten Aktivitäten des Projekttages und sorgte dafür, dass die Projektaktivitäten nach der vorgesehenen Raum- und Stundenplanung durchgeführt wurden.

	1. Stunde 9: 00 - 9: 45	2. Stunde 9: 50 - 10: 35	3. Stunde 10: 45 - 11: 30	4. Stunde 12: 00 - 12: 45
Fahrsimulator	Klasse 1	Klasse 2	Klasse 3	Klasse 4/5
Seh- und Reaktionstest	Klasse 4/5	Klasse 1	Klasse 2	Klasse 3
Überschlag-simulator/ Gurtschlitten	Klasse 3	Klasse 4/5	Klasse 1	Klasse 2
Video mit Diskussion	Klasse 2	Klasse 3	Klasse 4/5	Klasse 1

**Tab. 12:** Prototypischer Ablauf eines kleinen Projekttages (hier: Berufsbildende Schule Kemberg am 14.03.2004)

Das Grundprogramm der Projektstage wurde jeweils von vier bis fünf Mitarbeitern des Projektträgers durchgeführt. Diese Mitarbeiter, die über Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen beim Projektträger beschäftigt waren, richteten den Stationsbetrieb im Vorfeld ein und betreuten die Jugendlichen während der Übungen. Die ergänzenden Angebote wurden von ehrenamtlichen Moderatoren der Kreisverkehrswachten und von den beteiligten Partnern der Verkehrssicherheitsarbeit realisiert.

Die Lehrer begleiteten ihre Schüler während der Projektstage, griffen in die Projektaktivitäten in der Regel jedoch nicht ein. An 10 der 90 Projektstage führten Lehrer der projektbeteiligten Schulen insgesamt 12 Veranstaltungen mit den Jugendlichen eigenständig durch. Dabei realisierten sie meist Angebote, die sonst bei dem Projektträger oder bei

1 Projektkoordinator des Projektträgers: Koordination des Veranstaltungsablaufs Ansprechpartner für Moderatoren und Lehrer
4–5 Moderatoren des Projektträgers (ABM-Kräfte): Durchführung des Stationsbetriebs an den Lerngeräten
Ehrenamtliche Moderatoren der örtlichen Kreisverkehrswacht, gewonnene Partnerorganisationen (Polizei, DEKRA etc.): Durchführung ergänzender Anspracheformen
Professionelles Unterhaltungsstudio und Musikband (3 bis 4 Personen): Rahmenprogramm: Moderation, Musik, Videoprojektionen (nur auf Großveranstaltungen)
Schulleiter oder Beauftragter für Verkehrserziehung: Eröffnungsrede zum Aktionstag (nur auf Großveranstaltungen)
Lehrer: Aufsicht und Begleitung der Schüler, nur in Ausnahmen durchführen eigener Aktivitäten
Schüler: Aktive Nutzung der Angebote im Klassenverband, nur in Ausnahmen durchführen eigener Aktivitäten

**Tab. 13:** Beteiligte an den Projekttagen – Rollenzuweisungen und Aufgaben

Von Lehrern durchgeführte Angebote	Einsätze gesamt
Angebote des Projektträgers: Reaktionstest	5
Leitung einer Diskussionsrunde zu einer Videopräsentation	2
Eigene Aktionen der Schule: Leitung einer Unfallrettung mit Erster Hilfe	2
Leitung einer Prüfstrecke zur freiwilligen Überprüfung von Pkw der Schüler	3
Gesamt	12

**Tab. 14:** Angebote, die von Lehrern und Ausbildern der projektbeteiligten Schulen realisiert wurden

den Kreisverkehrswachten lagen, wie die Anleitung für den Reaktionstest oder die Diskussion zu einer Videopräsentation aus der Serie „Kick Down“ des Projektträgers zum Thema Diskofahrten. Auf fünf Projekttagen haben Lehrer auch eigene Aktionen eingebracht (siehe Tabelle 14).

Die Durchführung von schuleigenen Aktionen während der Projektstage war an die spezifischen Möglichkeiten der Schulen gebunden. So begleiteten die Sicherheitsbeauftragten eines überbetrieblichen Ausbildungszentrums an zwei Projekttagen Auszubildende bei einer Unfallrettung und führten anschließend eine Erste-Hilfe-Übung mit ihnen durch. In einem anderen Fall organisierten Lehrer einer berufsbildenden Schule mit einer Abteilung für Kraftfahrzeugtechnik eine Prüfstrecke für Kraftfahrzeuge. Auf der Prüfstrecke konnten die Schüler ihre Fahrzeuge von Kfz-Auszubildenden ihrer Schule auf ihren Sicherheitszustand überprüfen lassen. Geprüft wurden der Verbandkasten, die Bereifung und Beleuchtung sowie Bremse und Lenkung. Diese Aktion wurde an drei Projekttagen realisiert (siehe Tabelle 14).

Die Jugendlichen nahmen während der Projektstage die Rolle der aktiven Nutzer ein. Sie waren aufgefordert, die Übungen an den Lerngeräten selbstständig auszuprobieren und an den Gruppengesprächen aktiv mitzuwirken. Darüber hinausgehend kam es nur in Ausnahmefällen zu Aktivitäten, die von den Schülern selbst geplant und durchgeführt wurden. So führten Kfz-Auszubildende die oben erwähnte Fahrzeugsicherheitsprüfung unter Anleitung ihrer Lehrer selbstständig durch. Weiterhin haben Schüler der 12. und 13. Klasse eines Gymnasiums während eines Projekttages selbstständig eine Erste-Hilfe-Übung durchgeführt. Über die Aktionen dieses Projekttages haben die Schüler in einem Presseartikel für die örtliche Zeitung berichtet. Schließlich haben die Schüler zweier Gymnasien im Rahmen der Anspracheform „Schülerwettbewerb“ Plakate zur Verkehrssicherheit entwickelt (siehe im Kapitel 2.2.1).

## 2.2 Weiterentwicklung von Anspracheformen

### 2.2.1 Konzeption innovativer Anspracheformen

Im Rahmen des Modellprojektes move wurden insgesamt neun innovative Anspracheformen bis zur Anwendungsreife entwickelt. Um die Eignung der Angebotsformen für das Modellprojekt move zu

gewährleisten, wurde vorab ein Kriterienraster zugrunde gelegt. Folgende Kriterien waren für die Auswahl ausschlaggebend:

Umsetzbarkeit

Können die Anspracheformen im Rahmen von Vor-Ort-Veranstaltungen umgesetzt werden?

<p>1 <b>„Risikofaktor Mensch“</b> Gruppengespräch, 90 Minuten Inhalt: Jugendliche setzen sich anhand praktischer Beispiele aus dem Verkehrsalltag mit Risikoverhalten im Straßenverkehr auseinander. Ziel: Stärkung der Wahrnehmungs- und Handlungskompetenz im Umgang mit Risikoverhalten Anforderungen an den Moderator: - Trainer, Pädagoge, Psychologe oder Fahrlehrer - Erfahrung in der Moderation von Gruppengesprächen</p>	<p>6 <b>„Verkehrswissensquiz“</b> Gruppengespräch, 60 Minuten Inhalt: Jugendliche lösen modifizierte Aufgaben der Fahrerlaubnisprüfung zum sicheren Verhalten im Straßenverkehr. Ziel: Realistische Einschätzung der eigenen Kenntnisse und Einstellungen zur Verkehrssicherheit Anforderungen an den Moderator: - Ehrenamtliche Kräfte der Verkehrswachten - Erfahrung in der Moderation von Gruppengesprächen</p>
<p>2 <b>„Der Verkehrsunfall und seine Folgen“</b> Gruppengespräch, 90 Minuten Inhalt: Jugendliche sprechen mit einem Unfallopfer über seine Erfahrungen nach einem schweren Verkehrsunfall. Ziel: Einsicht in die negativen Folgen von Risikoverhalten und Verkehrsunfällen Anforderungen an den Moderator: - Pädagoge, Arzt, Psychologe oder Seelsorger - Erfahrung im Umgang mit Unfallopfern</p>	<p>7 <b>„Schülerwettbewerb“</b> Projektarbeit Inhalt: Jugendliche gestalten kreative Arbeiten zum Thema „Verkehrssicherheit für junge Fahrerinnen und Fahrer“. Ziel: Kreative Auseinandersetzung mit dem Unfallrisiko von jungen Fahranfängern Anforderungen an den Moderator: - Kunstlehrer oder Grafiker - Erfahrungen in der Bildungsarbeit, Grafikenkenntnisse</p>
<p>3 <b>„Designierter Fahrer – wer fährt, trinkt nicht“</b> Gruppengespräch, 90 Minuten Inhalt: Jugendliche erarbeiten Lösungen zum Konflikt zwischen Trinken und Fahren bei Gruppenfahrten. Ziel: Stärkung der Wahrnehmungs- und Handlungskompetenz zur Lösung von Trink-Fahr-Konflikten Anforderungen an den Moderator: - Pädagogische Grundausbildung - Erfahrung in der Jugendbildung oder Gesundheitsprävention</p>	<p>8 <b>„Internetkommunikation“</b> Mediale Ansprache Inhalt: Ein interaktiv gestaltetes Internetportal lädt zur Mitwirkung am Modellprojekt ein. Ein Moderator berät die Jugendlichen in der Erstellung eigener Beiträge zur Verkehrssicherheit. Ziel: Information über die Projektstage, Erfahrungsaustausch, Motivation zur Mitwirkung an den Projekttagen Anforderungen an den Moderator: Erfahrungen in der Bildungsarbeit und im Umgang mit Gestal-</p>
<p>4 <b>„Verkehrssicherheit in unserer Gemeinde“</b> Projektarbeit Inhalt: Jugendliche erforschen Probleme der Verkehrssicherheit in ihrer Gemeinde. Ziel: Befähigung, Aufgaben der Verkehrssicherheit im eigenen Umfeld selbstständig zu recherchieren Anforderungen an den Moderator: - Lehrer der projektbeteiligten Schulen - Erfahrungen in der Projektarbeit</p>	<p>9 <b>„Nachbereitung des Projektstages“</b> Gruppengespräch, 45 bis 90 Minuten Inhalt: Jugendliche werten gemeinsam mit Lehrern und dem Projektträger den Projekttag aus. Ziel: Vereinbarung konkreter Schritte für die Vorbereitung des nächsten Projektstages Anforderungen an den Moderator: - Externer Moderator oder Projektträger - Erfahrung in der Moderation von Gruppengesprächen</p>
<p>5 <b>„Fahrzeugsicherheit – Unfallursachen“</b> Gruppengespräch, 90 Minuten Inhalt: Jugendliche rekonstruieren einen Verkehrsunfall und lernen typische Unfallursachen kennen. Ziel: Einsicht in die Verantwortung im Umgang mit moderner Fahrzeugtechnik Anforderungen an den Moderator: - Unfallgutachter einer technischen Prüfstelle oder Berufsschullehrer für Kfz-Technik - Erfahrung in der Moderation von Gruppengesprächen</p>	

Tab. 15: Innovative Anspracheformen – Überblick

**Anwendbarkeit**

Können die Anspracheformen an Schulen und außerschulischen Orten realisiert werden?

**Kommunikationserfolg**

Können für die Anspracheformen konkrete Kommunikationsziele formuliert werden?

**Aufwand**

Lassen sich die Anspracheformen mit einem vertretbaren personellen und finanziellen Aufwand realisieren?

**Reichweite**

Wie viele Jugendliche werden mit den Anspracheformen erreicht? Wie stark werden sie dabei zu einer aktiven Auseinandersetzung mit dem Thema Verkehrssicherheit motiviert?

Für die Konzeption der Anspracheformen wurde eine standardisierte Projektbeschreibung erstellt (siehe Kapitel 1.4.4). Auf dieser Grundlage wurde für jede Anspracheform ein detailliertes Durchführungskonzept ausgearbeitet. Die Durchführungskonzepte sind im Kapitel 4 dokumentiert. Sie werden daher an dieser Stelle nur im Überblick vorgestellt (siehe Tabelle 15).

Sechs der neun entwickelten Anspracheformen stellen Gruppengespräche bzw. Workshops mit Jugendlichen dar („Risikofaktor Mensch“, „Der Verkehrsunfall und seine Folgen“, „Designierter Fahrer“, „Fahrzeugsicherheit – Unfallursachen“, „Verkehrswissensquiz“ und „Nachbereitung des Projekttagess“). Zwei weitere Anspracheformen sind als konkrete Projektarbeiten mit Jugendlichen konzipiert. So gibt die Ansprache „Verkehrssicherheit in unserer Gemeinde“ den Schülern Gelegenheit, eigene Projektideen zu entwickeln, um die Verkehrswirklichkeit im Umfeld ihrer Schule zu erkunden. Im Rahmen der Anspracheform „Schülerwettbewerb“ erarbeiten die Jugendlichen eigene Gestaltungselemente (Plakate, Texte etc.) zur Verkehrssicherheit.

Die Ansprache „Internetkommunikation“ hat medialen Charakter. Ein Internetportal informiert über die Termine und Angebote der Projekttagess und bietet die Möglichkeit, eigene Projektberichte und Fotodokumentationen zu veröffentlichen. Um Lehrer und Schüler zu motivieren, eigene Beiträge für das Internetportal zu erstellen, ist eine persönliche Beratung zur Nutzung des Internetportals an den projektbeteiligten Schulen vorgesehen.

Gemeinsames Ziel der entwickelten Anspracheformen ist es, die Jugendlichen in ihrer Erfahrungswelt anzusprechen und ihre Wahrnehmungs- und Hand-

lungskompetenzen für ein risiko- und verantwortungsbewusstes Verhalten im Straßenverkehr zu stärken. Dies unterscheidet die Anspracheformen von den fachlichen Unterrichtsstunden der Schule. Die Anspracheformen setzen auf zielgruppennahe interaktive Methoden der Gruppenmoderation. Handlungsleitend ist die aktive Auseinandersetzung der Jugendlichen mit Fragen der Verkehrssicherheit und der eigenen Risikobereitschaft. Die Jugendlichen werden nicht auf die Rolle als Zuhörer von Vorträgen oder Belehrungen beschränkt, sondern von den Moderatoren motiviert, die Gruppenarbeit durch eigene Aktivitäten mit zu gestalten.

Als Umsetzer der Anspracheformen sind Moderatoren vorgesehen, die in der Regel mindestens über eine pädagogische Grundausbildung und über Praxiserfahrungen in der Führung von Gruppengesprächen mit Jugendlichen verfügen sollten. Die Anspracheformen mit Projektcharakter („Verkehrssicherheit in unserer Gemeinde“, „Schülerwettbewerb“) sollten von Lehrern der projektbeteiligten Schulen ggf. mit Unterstützung von externen Moderatoren geleitet werden.

## 2.2.2 Durchführung der innovativen Anspracheformen

Die innovativen Anspracheformen wurden in den Projektmonaten August bis Oktober 2004 durchgeführt (siehe Kapitel 1.5.2). Lediglich die Anspracheformen „Risikofaktor Mensch“ und „Designierter Fahrer“ konnten bereits ab Mai 2004 umgesetzt werden; hier lagen bereits ausgearbeitete Konzepte vor. Jede als Gruppengespräch konzipierte Anspracheform sollte in mindestens drei Einsätzen erprobt werden. Insgesamt waren 25 Einsätze geplant, 21 Einsätze konnten realisiert werden (siehe Tabelle 16). Dabei wurden annähernd 400 Teilnehmer erreicht.

Anspracheformen	Zahl der Einsätze	Teilnehmer
1 „Risikofaktor Mensch“	8	154
2 „Der Verkehrsunfall und seine Folgen“	3	58
3 „Designierter Fahrer – wer fährt, trinkt nicht“	3	45
4 „Verkehrssicherheit in unserer Gemeinde“	-*	-
5 „Fahrzeugsicherheit – Unfallursachen“	-*	-
6 „Verkehrswissensquiz“	3	63
7 „Schülerwettbewerb“	2	43
8 „Internetkommunikation“	1*	?
9 „Nachbereitung des Projekttagess“	2	36
* Siehe Erläuterungen im Text		

**Tab. 16:** Zahl der durchgeführten innovativen Anspracheformen

Zwei Anspracheformen konnten in der Projektlaufzeit leider nicht mehr in der Praxis erprobt werden:

- Die Anspracheform „Fahrzeugsicherheit – Unfallursachen“ sollte von einem Unfallgutachter der DEKRA moderiert werden, der für den Projektträger bereits Veranstaltungen mit Jugendlichen zur Fahrzeugsicherheit durchgeführt hatte. Das neu entwickelte Workshopkonzept wurde mit ihm intensiv beraten. Auf Grund der zeitlichen Überlastung des Moderators in den letzten Monaten der Projektlaufzeit gab es jedoch keine Möglichkeit mehr, das entwickelte Konzept zu erproben.
- Für die Anspracheform „Verkehrssicherheit in unserer Gemeinde“ haben der Projektträger und der formative Evaluator in den projektteilnehmenden Schulen intensiv geworben. Die Schulen erhielten einen Praxisleitfaden mit Umsetzungsvorschlägen zur Projektarbeit und eine persönliche Beratung zur Projektvorbereitung. Als zusätzlichen Anreiz sollten die projektteilnehmenden Schulen eine Aufwandsentschädigung in Höhe von 100 € für die Erstattung von notwendigen Materialien erhalten. Das Projekt stieß auf großes Interesse bei den Schulen. Es zeigte sich jedoch, dass die Schulen für die Vorbereitung der Projektarbeit eine Vorlaufzeit von mindestens sechs Monaten benötigten. Für diese Vorbereitungen stand im Rahmen der Projektlaufzeit nicht mehr ausreichend Zeit zur Verfügung.

Da der Projektträger eigene Moderatoren nur als ABM-Kräfte einsetzen konnte und diese überdies bereits in den Stationsbetrieb der Lerngeräte eingebunden waren, wurden für die Durchführung der innovativen Anspracheformen externe Moderatoren gewonnen (siehe Tabelle 17). Zwei Gruppengespräche („Risikofaktor Mensch“, „Designierter Fahrer“) wurden von ausgebildeten Pädagogen geleitet. Für die Leitung der Anspracheform „Der Verkehrsunfall und seine Folgen“ konnte ein Facharzt für Rehabilitation als ehrenamtlicher Moderator eingebunden werden, der über berufliche Erfahrungen im Umgang mit Unfallopfern verfügte. Der Schülerwettbewerb wurde von einem Kunstlehrer gemeinsam mit einem freiberuflichen Grafiker an zwei Gymnasien mit 42 Jugendlichen durchgeführt.

Das Internetportal zum Modellprojekt wurde in einer Probeversion im September 2004 unter der Domain [www.move-projekt.de](http://www.move-projekt.de) online in Betrieb genommen. Die Ergebnisse des Schülerwettbewerbs wurden sukzessive in das Internetportal eingestellt.

Anspracheformen	Moderatoren
1 „Risikofaktor Mensch“	Ausgebildeter Pädagoge, tätig als freiberuflicher Moderator
2 „Der Verkehrsunfall und seine Folgen“	Facharzt für Rehabilitation, ehrenamtlich für die Verkehrssicherheit tätig
3 „Designierter Fahrer – wer fährt, trinkt nicht“	Ausgebildete Sozialpädagogin, tätig als freiberufliche Kommunikationstrainerin
4 „Verkehrssicherheit in unserer Gemeinde“*	Für die Moderation waren Lehrer der projektbeteiligten Schulen vorgesehen.
5 „Fahrzeugsicherheit – Unfallursachen“*	Für die Moderation war ein Unfallgutachter der DEKRA vorgesehen.
6 „Verkehrswissensquiz“	2 Studentinnen der Universität Potsdam
7 „Schülerwettbewerb“	1 Kunstlehrer und 1 freiberuflicher Grafiker
8 „Internetkommunikation“	Projektkoordinator des Projektträgers
9 „Nachbereitung des Projekttages“	Formativer Evaluator

\* Siehe Erläuterungen im Text

**Tab. 17:** Durchführende Moderatoren der innovativen Anspracheformen

### 2.2.3 Selbstevaluation der Moderatoren

Die Durchführung der innovativen Anspracheformen wurde von den Moderatoren an Hand eines einheitlichen Leitfadens zur Selbstevaluation jeweils im Anschluss ihres Einsatzes dokumentiert (siehe Kapitel 1.4.2).

Nach übereinstimmender Einschätzung der Moderatoren stellen die erarbeiteten Konzepte geeignete Leitfäden für die verkehrspädagogische Arbeit mit der Zielgruppe dar (siehe Tabelle 18). Häufigste Methoden der Gruppenmoderation waren die Anregung der jugendlichen Teilnehmer zu eigenen Erfahrungsberichten, die Organisation von Diskussionen unter den Jugendlichen sowie die Arbeit in Kleingruppen. In der Gesprächsrunde „Designierter Fahrer“ setzt die Moderatorin darüber hinaus gezielt Methoden der Visualisierung und des Rollenspiels ein, um die erarbeiteten Konfliktsituationen mit den Teilnehmern plastisch in Szene zu setzen.

Medien wurden in den Gruppengesprächen hingegen zurückhaltend eingesetzt. So wurde für das „Verkehrswissensquiz“ eine eigene Power-Pointpräsentation zur Visualisierung des Spielverlaufs erstellt. Der Moderator des Gruppengesprächs „Risikofaktor Mensch“ verwendete Folien sowie Tonaufnahmen von Jugendlichen, die über ihre Motivation zum Risikoverhalten berichteten. Im Gruppenge-

	„Risikofaktor Mensch“	„Der Verkehrsunfall und seine Folgen“	„Designierter Fahrer – wer fährt, trinkt nicht“	„Verkehrswissensquiz“	„Schülerwettbewerb“	„Nachbereitung des Projekttag
- Einsätze - Ø Zahl der TN je Einsatz*	- 8 Einsätze - Ø 19 TN	- 3 Einsätze - Ø 19 TN	- 3 Einsätze - Ø 16 TN	- 3 Einsätze - Ø 21 TN	- 2 Einsätze - Ø 21 TN	- 2 Einsätze - Ø 20 TN
Angewandte Methoden	- Anregung von Erfahrungsberichten - Organisation v. Diskussionen - Kleingruppenarbeit - Eigene Vorträge	- Anregung von Erfahrungsberichten - Eigene Vorträge - Gespräch mit Unfallopfer	- Anregung von Erfahrungsberichten - Visualisierung - Rollenspiel	- Organisation v. Diskussionen - Kleingruppenarbeit	- Organisation v. Diskussionen - Kleingruppenarbeit	- Anregung von Erfahrungsberichten - Organisation v. Diskussionen
Eingesetzte Medien	- Overheadfolien - Tafel - Tondokumente - Kopiervorlagen	Begleitmappe mit Zeitungsberichten und Bildmaterialien	- Tafel - Videofilm - Materialien zur Visualisierung	- Tafel - Beamer - Spielkarten	-	-
Bewertung des Moderationskonzeptes**	2 = „Überwiegend geeignet“	1,7 = „Überwiegend geeignet“	2 = „Überwiegend geeignet“	2 = „Überwiegend geeignet“	1 = „Sehr geeignet“	2 = „Überwiegend geeignet“
Voraussetzungen für erfolgreiche Durchführung	- Maximal 20 Teilnehmer - Mädchen und Jungen gemischt - Jugendliche mit Fahrerfahrung	- Maximal 18 Teilnehmer - Jugendliche mit Fahrerfahrung	- Maximal 15 Teilnehmer - Jugendliche mit Fahrerfahrung	- Maximal 25 Teilnehmer - Materialien zur Visualisierung	- Deutliche Erklärung des Projektziels - Zusätzliche Anreize zur Teilnahme, z. B. Vermittlung von Grafikenkenntnissen	Teilnahme von Schülern und Lehrern, die am gesamten Projekttag mitgewirkt haben
Verbesserungswünsche	Optimierung der Medien	Erstellung von Begleitmaterialien	-	- Erweiterung der Fragen - Hintergrundinformationen	-	-
Ist Thema für Teilnehmer interessant?***	1,8 = „Überwiegend interessant“	1,3 = „Interessant“	2,3 = „Überwiegend interessant“	1,3 = „Interessant“	1 = „Interessant“	
Sind Teilnehmer zur Mitwirkung motiviert?	2,4 = „Überwiegend“	1,7 = „Überwiegend“	2 = „Überwiegend“	2 = „Überwiegend“	-	2 = „Überwiegend“
Wird Methodik von TN angenommen?***	2 = „Überwiegend gut“	1,7 = „Überwiegend gut“	1,3 = „Sehr gut“	1,3 = „Sehr gut“	-	2 = „Überwiegend gut“
Werden Medien von TN angenommen?***	2,3 = „Überwiegend gut“	2 = „Überwiegend gut“	1,3 = „Sehr gut“	1,3 = „Sehr gut“	-	-
Akzeptanz des Moderators**	1,6 = „Überwiegend gut“	1 = „Sehr gut“	1,3 = „Sehr gut“	1,3 = „Sehr gut“	1 = „Sehr gut“	1 = „Sehr gut“

\* TN = Teilnehmer; \*\* es wurden Mittelwerte einer vierstufigen Skala gebildet

**Tab. 18:** Ergebnisse der Selbstevaluation der Moderatoren zu den durchgeführten innovativen Anspracheformen

sprach „Der Verkehrsunfall und seine Folgen“ wurde deutlich, dass die Teilnahme von authentischen Zeugen an den Gruppengesprächen von den Jugendlichen besondere Akzeptanz und Interesse erfährt.

Im Durchschnitt nahmen 19 bis 21 Teilnehmer an den Gruppengesprächen teil. Aus Sicht der Moderatoren haben die Jugendlichen das Thema, die Methodik und die eingesetzten Medien ihrer Gruppengespräche überwiegend gut oder sehr gut angenommen. In der Mehrheit gelang es den Moderatoren, die Jugendlichen zu einer aktiven Mitwirkung an den Gruppengesprächen zu motivieren.

Als wichtigste Voraussetzung für eine erfolgreiche Umsetzung der entwickelten Anspracheformen galt den Moderatoren die Arbeit in kleinen Gruppen mit maximal 15 bis 25 Teilnehmern. Darüber hinaus sollten in den Gruppengesprächen ausreichend Teilnehmer vertreten sein, die bereits über einen Führerschein und über erste Fahrerfahrungen verfügen. Dies gilt insbesondere für die Anspracheformen „Risikofaktor Mensch“, „Der Verkehrsunfall und seine Folgen“ und „Designierter Fahrer“.

Als Verbesserungen zu den entwickelten Moderationskonzepten wünschten die Moderatoren vor

allem eine Optimierung der Begleitmaterialien. So wünschte der Moderator der Anspracheform „Risiko­faktor Mensch“ ein größeres Angebot an Bildmaterialien, um die Verkehrssituationen, die die Jugendlichen bearbeiten, noch realitätsnaher darzustellen. Für die Anspracheform „Der Verkehrsunfall und seine Folgen“ wünschte der Moderator eine Begleitmappe, die die wichtigsten Informationen des Gruppengesprächs für die Jugendlichen anschaulich aufbereitet. Das Moderationskonzept zum „Verkehrswissensquiz“ sollte aus Sicht der Moderatoren um weitere Quizfragen sowie mit erläuternden Hintergrundinformationen zu den einzelnen Fragen ergänzt werden.

#### 2.2.4 Konzepterstellung für die Lerngeräteübungen

Übungen an mobilen Lerngeräten gehörten zum Grundprogramm der Projekttagge von move. Zum Einsatz kamen Gurtschlitten, Fahr- und Überschlagsimulator sowie ein Reaktions- und Sehtest (siehe Kapitel 2.1.3).

Anders als die innovativen Anspracheformen zielen die Übungen an den mobilen Lerngeräten auf das praktische Erleben von Gefahrensituationen. Die

Jugendlichen erleben unter simulierten und geschützten Rahmenbedingungen anschaulich die Folgen riskanter Verhaltensweisen. So erfahren sie im Gurtschlitten die Wucht eines Aufpralls und die Schutzwirkung des Sicherheitsgurtes am eigenen Körper. Im Fahrsimulator erleben die Jugendlichen, dass ihre Fahrtüchtigkeit unter simuliertem Alkoholeinfluss so weit eingeschränkt wird, dass es unmittelbar zu einem Unfall kommen kann.

Auf Grund ihrer erfahrungspraktischen Ausrichtung umfassen die Lerngeräteübungen in der Regel Lernziele mit klaren Verhaltensanweisungen (z. B. Anlegen des Sicherheitsgurtes, Verzicht auf Alkohol beim Fahren). Außerdem werden praktische Übungen angeboten (z. B. die Selbstrettung aus einem umgestürzten Pkw beim Überschlagsimulator).

Für die Lerngeräteübungen wurden ebenso wie für die innovativen Anspracheformen didaktische Konzepte erstellt. Die Konzepte beschreiben die grundlegenden Lernziele der Übungen und das didaktische Vorgehen, um diese Ziele zu erreichen. Die Konzepte sind im Kapitel 4 dokumentiert. Sie werden an dieser Stelle deshalb nur im Überblick vorgestellt (siehe Tabelle 19).

Lerngerät	Technische Beschreibung	Inhalt der Übung	Kommunikationsziel
Gurtschlitten	Eine mit Sicherheitsgurt und Bremse ausgestattete Fahrerkabine ist beweglich auf einer Gleitbahn montiert.	Die Teilnehmer fahren die Gleitbahn in 3 Durchgängen hinunter (ohne Betätigung der Bremse, mit Bremse, mit Bremse und gleichzeitigem Griff nach einer Handyattrappe).	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Motivation, Rückhaltesysteme im Pkw zu nutzen</li> <li>- Übung der Gefahrenbremsung</li> <li>- Einsicht, dass Ablenkung die Reaktionszeit beim Bremsen unfallgefährlich verlängert</li> </ul>
Fahrsimulator	Der Simulator umfasst einen Pkw-Fahrplatz mit vorgeschaltetem Monitor. Durch Einstellung bestimmter Parameter wird eine Fahrt unter Alkoholeinfluss simuliert.	Die Teilnehmer unternehmen eine simulierte Trunkenheitsfahrt.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erfahrung alkoholbedingter Einschränkungen der Fahrtauglichkeit (verlangsamte Reaktionszeit, Einengung des Sichtfeldes)</li> <li>- Motivation, beim Fahren auf Alkohol zu verzichten</li> </ul>
Überschlagsimulator	Ein Pkw wird auf einem Gestell um seine eigene Achse gedreht.	Jeweils 2 Teilnehmer befreien sich aus einem umgedrehten Pkw.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Übung der Selbstrettung aus einem umgestürzten Pkw</li> </ul>
Reaktionstest	Ein mit Fußpedal und Zeitmessgerät ausgestatteter Mikrocomputer errechnet Reaktions-, Brems- und Anhalteweg für unterschiedliche Geschwindigkeiten und Fahrbahnzustände.	Unter unterschiedlichen Parametern für Fahrtgeschwindigkeit und Fahrbahnzustand betätigen die Teilnehmer nach einem zufalls­gesteuerten Signal möglichst schnell ein Bremspedal.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Einsicht in den Einfluss von Geschwindigkeit und Fahrbahnverhältnissen auf den Bremsweg</li> <li>- Einsicht in die Bedeutung eines angepassten Geschwindigkeitsverhaltens für die Verkehrssicherheit</li> </ul>
Sehtest	Der Sehtest umfasst ein Sichtgerät mit Testscheiben unterschiedlicher Größenauf­lösung.	Die Teilnehmer überprüfen ihre Sehschärfe und ihre Fähigkeiten zum räumlichen Sehen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realistische Einschätzung der eigenen Sehfähigkeiten</li> <li>- Motivation, bei unzureichenden Sehfähigkeiten einen Augenarzt aufzusuchen</li> </ul>

Tab. 19: Mobile Lerngeräte zu den Projekttagen von move – Überblick

Grundlage der Konzepterstellung zu den mobilen Lerngeräten waren eingehende Feldbeobachtungen. Ziel dieses Vorgehens war es, den Moderatoren anwendungsnahe Hilfen zur Verfügung zu stellen, um die Übungen an den mobilen Lerngeräten didaktisch zu strukturieren und die Jugendlichen zu motivieren, aktiv an den Übungen teilzunehmen.

Um den Transfer der Konzepte in die Praxis zu fördern, wurde am Beispiel des Gurtschlittens eine ausführliche Handreichung für Moderatoren erstellt. In dieser Handreichung werden die Lernziele und das didaktische Vorgehen sowie die Methoden zur aktivierenden Interaktion mit den Jugendlichen ausführlich dargestellt. Alle Moderatoren des Projektträgers erhielten diese Handreichung. Ergänzend führte der formative Evaluator eine eintägige Fortbildung durch. Auf der Fortbildung wurden das didaktische Vorgehen und die Methodik zur Moderation der Lerngeräteübungen am Gurtschlitten eingehend mit den Moderatoren erörtert.

## 2.3 Teilnehmerakzeptanz

Die Dokumentation der Projektstage und der innovativen Anspracheformen wurde durch eine schriftliche Kurzbefragung der jugendlichen Teilnehmer der Projektstage ergänzt. In Abgrenzung zur summativen Evaluation beschränkte sich die Befragung der formativen Evaluation auf die Erhebung der Nutzung und der Akzeptanz der Angebote durch die Jugendlichen. Schwerpunktmäßig wurden Jugendliche befragt, die an den innovativen Anspracheformen des Modellprojektes teilgenommen haben (siehe Kapitel 1.4.3).

In Tabelle 20 sind die wichtigsten Strukturmerkmale der befragten Jugendlichen dargestellt. Es wurden 379 Jugendlichen an 14 Projekttagen befragt. Insgesamt trifft die befragte Gruppe recht genau das Bild der Zielgruppe, die mit den Projekttagen von move erreicht werden sollte. 29 Prozent der

Schultyp	Geschlecht	Führerschein Pkw	Altersgruppe
Gymnasium: 29 %	Männlich: 49 %	Ja = 34 %	16–17 Jahre: 41 %
Berufsbildende Schule: 71 %	Weiblich: 46 %	Nein = 29 %	18–21: 51 % 22–27: 3 %
	Keine Angabe = 5 %	Keine Angabe = 37 %	Keine Angabe = 5 %
Gesamt: 379	Gesamt: 379	Gesamt: 379	Gesamt: 379

**Tab. 20:** Befragung zur Teilnehmerakzeptanz: Strukturmerkmale der befragten Jugendlichen

Befragten waren Schülerinnen oder Schüler eines Gymnasiums (siehe Tabelle 20). Dies entspricht der Verteilung der realisierten Projektstage des Modellprojekts; im Jahr 2004 wurden 31 Prozent der Projektstage an Gymnasien durchgeführt. An den Befragungen haben Mädchen und Jungen in nahezu gleicher Verteilung teilgenommen. Mehr als jeder zweite Befragte war zwischen 18 und 21 Jahren alt und gehört damit zu der Altersgruppe der jungen Fahranfänger. Insgesamt verfügte jeder dritte befragte Jugendliche über einen Pkw-Führerschein.

### 2.3.1 Bewertung der mobilen Lerngeräte

Die Übungen an den mobilen Lerngeräten bewerteten die Jugendlichen sehr unterschiedlich. Den größten Zuspruch fanden der Überschlagsimulator und der Alkoholfahrsimulator. Bei diesen Übungen schaute mehr als jeder zweite Jugendliche lange oder sehr lange zu (siehe Tabelle 21). Mehr als jeder Zweite fand diese Übungen sehr interessant und mehr als 60 Prozent der Jugendlichen meinten, dass sie mit diesen Übungen zumindest teilweise etwas Neues für die Verkehrssicherheit dazugelernt haben (siehe Tabelle 22).

Deutlich weniger Resonanz hingegen fanden der Sehtest und der Reaktionstest sowie der Gurtschlitten. Die Jugendlichen schauten bei diesen Übungen oft nur kurz oder gar nicht zu. Mehr als jeder zweite Jugendliche fand den Sehtest gar nicht oder kaum interessant. Nur jeder Dritte meinte, mit den Übungen am Sehtestgerät etwas Wichtiges für die Verkehrssicherheit gelernt zu haben (siehe Tabelle 22).

Nur rund jeder zweite Jugendliche, der den Demonstrationen an den mobilen Lerngeräteübungen zuschaute, probierte die Übungen auch tatsächlich selbst aus (siehe Tabelle 21). Das selbstständige

	Bei der Aktion habe ich zugeschaut				Habe ich selbst ausprobiert	
	gar nicht	kurz	lang	sehr lang	ja	nein
Gurtschlitten	8 %	52 %	35 %	5 %	40 %	60 %
Alkoholfahrsimulator	13 %	31 %	42 %	14 %	57 %	43 %
Überschlagsimulator	3 %	30 %	47 %	20 %	46 %	54 %
Sehtest	42 %	42 %	14 %	2 %	47 %	52 %
Reaktionstest	16 %	48 %	30 %	6 %	69 %	3 %

**Tab. 21:** Befragung zur Teilnehmerakzeptanz: Passive und aktive Teilnahme an den Lerngeräteübungen (die Zeilen addieren sich jeweils zu 100 %)

	Diese Aktion fand ich interessant.				Ich habe etwas Neues zur Verkehrssicherheit dazugelernt.			
	Stimmt nicht	Stimmt kaum	Stimmt teilweise	Stimmt völlig	Stimmt nicht	Stimmt kaum	Stimmt teilweise	Stimmt völlig
Gurtschlitten	8 %	16 %	50 %	26 %	24 %	24 %	35 %	17 %
Alkoholfahrsimulator	3 %	9 %	37 %	51 %	20 %	19 %	35 %	26 %
Überschlagsimulator	4 %	7 %	33 %	56 %	16 %	15 %	28 %	41 %
Sehtest	23 %	29 %	37 %	11 %	44 %	23 %	26 %	7 %
Reaktionstest	9 %	13 %	50 %	28 %	24 %	21 %	38 %	17 %

Tab. 22: Befragung zur Teilnehmerakzeptanz: Bewertung der Lerngeräteübungen (die Zeilen addieren sich jeweils zu 100 %)

	Diese Aktion fand ich interessant.			
	Stimmt nicht	Stimmt kaum	Stimmt teilweise	Stimmt völlig
Gurtschlitten nicht ausprobiert	10 %	21 %	56 %	13 %
Gurtschlitten ausprobiert	5 %	10 %	39 %	46 %

Tab. 23: Befragung zur Teilnehmerakzeptanz: Interesse am Gurtschlitten in Abhängigkeit vom Ausprobieren der Übung (die Zeilen addieren sich jeweils zu 100 %)

	Ich habe etwas wichtiges Neues zur Verkehrssicherheit dazugelernt.			
	Stimmt nicht	Stimmt kaum	Stimmt teilweise	Stimmt völlig
Gurtschlitten nicht ausprobiert	30 %	30 %	33 %	7 %
Gurtschlitten ausprobiert	12 %	12 %	42 %	34 %

Tab. 24: Befragung zur Teilnehmerakzeptanz: Bewertung des Lernens am Gurtschlitten in Abhängigkeit vom Ausprobieren der Übung (die Zeilen addieren sich jeweils zu 100 %)

Ausprobieren übte jedoch einen erheblichen Einfluss aus auf die Akzeptanz der Übungen. Jugendliche, die die Lerngeräte selbst ausprobierten, schätzten die Übungen sehr viel positiver ein als Jugendliche, die hierbei nur zusahen. Beinahe jeder zweite Jugendliche, der den Gurtschlitten selbst ausprobiert hatte, bewertete die Übungen als „völlig“ interessant. Unter den Jugendlichen, die nur passiv zusahen, fand dies hingegen weniger als jeder Fünfte (siehe Tabelle 23). Immerhin zwei von drei Jugendlichen meinten nach der Übung am Gurtschlitten, dass sie zumindest teilweise etwas wichtiges Neues für die Verkehrssicherheit dazugelernt haben (siehe Tabelle 24).

### 2.3.2 Bewertung der innovativen Anspracheformen

Die innovativen Anspracheformen des Modellprojektes wurden von den Jugendlichen überwiegend positiv beurteilt. Mindestens 80 Prozent der Ju-

		„Risiko-faktor Mensch“	„Der Ver-kehrsun-fall und seine Folgen“	„Designier-ter Fahrer – wer fährt, trinkt nicht“	„Ver-kehrswissens-quiz“
„Dieser Workshop war interessant.“	Stimmt nicht	9 %	-	9 %	-
	Stimmt eher nicht	11 %	-	13 %	15 %
	Stimmt eher	57 %	28 %	44 %	65 %
	Stimmt völlig	23 %	72 %	35 %	20 %
„Meine Meinung wurde für wichtig gehalten.“	Stimmt nicht	12 %	8 %	4 %	4 %
	Stimmt eher nicht	18 %	13 %	9 %	21 %
	Stimmt eher	47 %	43 %	52 %	69 %
	Stimmt völlig	23 %	36 %	35 %	6 %
„Dem Moderator ist es gelungen, alle an der Diskussion zu beteiligen.“	Stimmt nicht	12 %	4 %	5 %	4 %
	Stimmt eher nicht	19 %	35 %	18 %	28 %
	Stimmt eher	39 %	35 %	41 %	53 %
	Stimmt völlig	30 %	26 %	36 %	15 %

Tab. 25: Befragung zur Teilnehmerakzeptanz: Bewertung der innovativen Anspracheformen (die Spalten addieren sich jeweils zu 100 %)

gendlichen fanden die realisierten Gruppengespräche „eher“ oder „völlig“ interessant (siehe Tabelle 25). Auf das größte Interesse stieß dabei das Gespräch mit einem jungen Unfallopfer („Der Verkehrsunfall und seine Folgen“). Bei dieser Anspracheform stimmten fast zwei von drei Teilnehmern der Aussage „Dieser Workshop war interessant“ völlig zu.

Mit den Items „Meine Meinung wurde für wichtig gehalten“ und „Dem Moderator ist es gelungen, alle an der Diskussion zu beteiligen“ wurde die Beteiligung der Jugendlichen an der Durchführung

der innovativen Anspracheformen erfasst. Die Jugendlichen fanden sich dabei in den Gruppengesprächen in ihrer Meinung überwiegend ernst genommen. Dies gilt besonders für das Gespräch mit dem Unfallopfer („Der Verkehrsunfall und seine Folgen“) und den Workshop zum Konflikt zwischen Trinken und Fahren („Designerter Fahrer“). Mehr als jeder dritte Jugendliche sah sich in diesen Gruppengesprächen „völlig“ ernst genommen (siehe Tabelle 25).

Eines der zentralen Ziele der innovativen Anspracheformen war es, die Jugendlichen mit ihrer Erfahrungswelt aktivierend in die Gespräche einzubinden. Dies ist aus Sicht der jugendlichen Teilnehmer überwiegend gelungen. Eine intensive Beteiligung war vor allem in den Gruppengesprächen möglich, in denen die Bearbeitung von realen Konflikt- und Risikosituationen im Straßenverkehr angestrebt wurde. Rund jeder dritte Teilnehmer der Anspracheformen „Risikofaktor Mensch“ und „Designerter Fahrer“ bescheinigte den Moderatoren, dass es ihnen gelungen ist, alle Teilnehmer an den Diskussionen der Gruppengesprächs zu beteiligen (siehe Tabelle 25).

### 2.3.3 Bewertung der Projektstage und Verbesserungswünsche

Die Projektstage fanden bei den Jugendlichen eine differenzierte Resonanz. Am häufigsten vergaben die Jugendlichen die Gesamtnote „Gut“ für den Verkehrssicherheitstag, den sie erlebt hatten. Projektstage schneiden mit einer Note von 2,4 auf einer sechsstufigen Bewertungsskala etwas besser ab als Großveranstaltungen (Gesamtnote 2,6). Grund hierfür ist möglicherweise die verhaltene Bewertung des Rahmenprogramms von Musik und Unterhaltung, das ausschließlich auf den Großveranstaltungen des Modellprojektes angeboten wurde. Mehr als zwei Drittel der Jugendlichen entschieden

	Projekttag	Großveranstaltung	Rahmenprogramm Großveranstaltung
Durchschnittsnote*	Ø 2,4	Ø 2,6	Ø 3,0
Sehr gut	9 %	1 %	3 %
Gut	50 %	54 %	9 %
Befriedigend	33 %	32 %	72 %
Ausreichend	7 %	13 %	16 %
Mangelhaft bis Ungenügend	1 %	-	-
* Mittelwert auf einer Skala von 1 bis 6			

Tab. 26: Befragung zur Teilnehmerakzeptanz: Bewertung der Projektstage und Großveranstaltungen

sich, für dieses Rahmenprogramm nur ein „Befriedigend“ oder „Ausreichend“ zu vergeben (siehe Tabelle 26).

Fast 90 Prozent der Jugendlichen wünschten sich eine Fortsetzung der Projektstage zur Verkehrssicherheit an ihrer Schule. Dabei äußerten sie klare Erwartungen an eine weitere Verbesserung der Aktionen (insgesamt 92 Nennungen, s. Tabelle 27). Am häufigsten wünschten sich die Jugendlichen eine ansprechendere Gestaltung der Projektstage. Gewünscht wurden eine jugendgemäße Ansprache, anschauliche Bildmaterialien und authentische Beispiele (insgesamt 28 Nennungen). An zweiter Stelle folgt der Wunsch nach mehr Möglichkeiten, sich aktiv an den Projekttagen zu beteiligen. Hierzu zählten Projektarbeiten, Diskussionen mit Schülern, Möglichkeiten, sich selbst auszuprobieren, und eine praxisnahe Durchführung der Projektstage mit den Jugendlichen (insgesamt 18 Nennungen).

Bei organisatorischen Verbesserungen wünschten die Jugendlichen vor allem mehr Zeit, um sämtliche Angebote ausprobieren zu können. Durch eine bessere Planung und Abstimmung sollten zeitliche Überschneidungen der unterschiedlichen Aktionen eines Projekttages vermieden werden.

Nennungen	Zahl der Nennungen
Jugendgemäße Gestaltung des Projekttages, und zwar: Jugendgemäße Ansprache, authentische Beispiele in der Verkehrssicherheitsarbeit, ansprechende Informationen, wirkungsvolle Bildmaterialien, begleitendes Musikprogramm, Themen- und Informationsvielfalt, mehr Motivation und Spaß	28
Beteiligung/Mitwirkung am Projekttag, und zwar: Möglichkeiten, sich selbst auszuprobieren und selbstständig zu arbeiten, Diskussionen mit Jugendlichen, stärkere Einbeziehung der Jugendlichen, praxisnahe Durchführung	18
Organisation/Zeit, und zwar: Bessere Absprache mit den Veranstaltern, bessere Organisation, bessere Zeiteinteilung, mehr Zeit für den Projekttag	16
Technische Lerngeräte, und zwar: Verbesserungen am Überschlager- und Fahrsimulator, Einsatz neuer Technik, Übungen für Motorradfahrer, Fahren auf einer Teststrecke, Vorführung Unfallwagen	14
Sonstiges (z. B. Erste-Hilfe-Kurse anbieten, Information zu Drogen im Straßenverkehr)	9
Weiß nicht, keine Verbesserungsvorschläge	7
Gesamtzahl der Nennungen	92

Tab. 27: Befragung zur Teilnehmerakzeptanz: Verbesserungswünsche für zukünftige Projektstage

Schließlich wünschten sich die Jugendlichen auch Verbesserungen beim Einsatz der mobilen Lerngeräte. So sollten die Lerngeräte mit neuer Technik realitätsnaher gestaltet oder durch Übungen für Pkw- oder Motorradfahrer auf einer Teststrecke ergänzt werden (insgesamt 14 Nennungen).

### 3 Bewertung und Schlussfolgerungen

Aufgabe der vorliegenden Studie war die formative Evaluation des Modellvorhabens „Move – Modellprojekt Fahranfänger“ der Landesverkehrswacht Sachsen-Anhalt. Die Umsetzung des Projekts war systematisch zu beobachten und mit Blick auf die Erreichung der Zielvorgaben des Modellversuchs auszuwerten. In diesem Zusammenhang waren innovative Anspracheformen für die örtliche Zielgruppenansprache junger Fahranfänger zu entwickeln und zu erproben.

Im Verlauf der formativen Evaluation wurde ein differenziertes Instrumentarium für die Dokumentation und Bewertung der Projektstage des Modellversuchs erstellt und angewendet. Diese Instrumente stehen für eine Nachnutzung zur Verfügung:

- Mit einem standardisierten Leitfaden zur Dokumentation der Projektstage und zur Selbstevaluation der Moderatoren wurde die praktische Umsetzung des Modellversuchs erfasst.
- Über eine schriftliche Kurzbefragung wurde die Akzeptanz der Projektstage bei den Teilnehmern erhoben.
- Anhand einer standardisierten Projektbeschreibung wurden verbindliche Mindestvorgaben für die inhaltlich-didaktische Konzeption und organisatorische Durchführung der Anspracheformen formuliert.
- In Folge wurde auf Grundlage der Projektergebnisse ein Leitfaden für Projektstage an Schulen erstellt, der im Bericht dokumentiert ist.

#### 3.1 Bewertung der Projektergebnisse

##### 3.1.1 Durchführung der Projektstage

###### Organisatorische Durchführung

Die Auswertung der Projektdokumentation zeigt, dass die Konzeption des Modellprojektes move, Projektstage zur Verkehrssicherheit an Schulen

durchzuführen, einen geeigneten Maßnahmeansatz darstellt für die Zielgruppenansprache junger Fahranfänger. Sämtliche 90 Veranstaltungen wurden, wie in der Konzeption des Modellprojektes vorgesehen, mit den projektbeteiligten Schulen realisiert. Der Projektträger und sein mobiles Einsatzteam konnten eine flächendeckende Durchführung des Modellprojektes in insgesamt 68 Schulen und Schulstandorten zuverlässig gewährleisten.

Betont werden muss, dass ein mobiler Einsatz an dezentralen Standorten in einer solchen Größenordnung nicht allein von ehrenamtlichen Kräften der Landesverkehrswacht und der örtlichen Kreisverkehrswachten zu leisten war. Die Vorbereitung und Umsetzung des Modellprojektes wurden von einem Projektkoordinator geleitet. Vier hauptamtliche Mitarbeiter, die über Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen gewonnen wurden, waren für die Durchführung des Grundprogramms der Projektstage an den mobilen Lerngeräten erforderlich.

###### Erreichung der Zielgruppe

An den projektbeteiligten Schulen konnte die Zielgruppe der jungen Fahranfänger effektiv erreicht werden. An den 90 Veranstaltungen nahmen insgesamt rund 11.000 Schülerinnen und Schüler der gymnasialen Oberstufe und der berufsbildenden Schulen teil (siehe Tabelle 28). Erreicht wurden Jugendliche und junge Erwachsene im Alter von 16 bis 19 Jahren, an berufsbildenden Schulen bis unter 30 Jahren, also junge Menschen, die bereits eine Fahrerlaubnis haben oder demnächst erwerben können.

Die Jugendlichen nahmen in ihrem Klassenverband bzw. im Verband ihres Ausbildungsgangs an den Projekttagen teil. Die Aktionen bewerteten sie dabei überwiegend positiv. Damit konnte der Projektträger aus Sicht der formativen Evaluation die Durchführungsvoraussetzungen für eine verbindliche und intensive Kommunikation gewährleisten.

Veranstaltungsort	Teilnehmer in 2003	Teilnehmer in 2004	Teilnehmer 2003/2004
Berufsbildende Schule	3.133	3.360	6.493
Gymnasium	1.470	1.916	3386
Anderer Veranstaltungsort	811	879	1.690
Gesamt	5.414	6.155	11.569

Tab. 28: Teilnehmer an den Projekttagen von move

### Durchführung der innovativen Anspracheformen

Im Projektjahr 2003 wurden die Projektstage weitgehend durch den herkömmlichen Programmablauf der „Aktion Junge Fahrer“ bestimmt. Neben dem Stationsbetrieb mobiler Lerngeräte wurden Video-präsentationen mit Gruppendiskussionen und ergänzende Aktionen lokaler Partner durchgeführt. In 2004 gelang es dann, 6 der 9 entwickelten innovativen Anspracheformen des Modellprojektes mit 21 Einsätzen in den Veranstaltungsablauf der Projektstage einzubinden. Die Durchführungsform mobiler Projektstage an Schulen hat sich damit als flexibel genug erwiesen, um innovative Anspracheformen zu integrieren.

Aus Sicht der Moderatoren und der jugendlichen Teilnehmer stellen die erprobten Anspracheformen geeignete Konzepte für die Zielgruppenansprache dar. Damit konnte das Projektziel der Entwicklung und Erprobung innovativer Anspracheformen zur Vor-Ort-Ansprache junger Fahrer aus Sicht der formativen Evaluation erreicht werden. Über die Wirkungen der Intervention bei den Teilnehmern wird die summative Evaluation Auskunft geben.

#### 3.1.2 Ansätze für eine weitere Optimierung der Projektstage

Die Dokumentation des Modellversuchs weist darüber hinaus Optimierungspotenziale aus, die bei einer weiteren Durchführung von Projekttagen an Schulen genutzt werden sollten:

- Weiter intensiviert werden sollte die angestrebte Verknüpfung der Aktionen der Projektstage von vorne mit den vorhandenen Aktivitäten der Schulen zur Verkehrssicherheit. Die Ausgestaltung der Projektstage sollte den Schulen mehr Anreize geben, auch eigene Beiträge (der Lehrer oder der Schüler) zur Verkehrssicherheit auf den Projekttagen vorzustellen und durchzuführen.

Möglichst jeder Projekttag sollte mit einem gemeinsamen Nachbereitungsgespräch zwischen Projektträger, Jugendlichen und Lehrern ausgewertet werden. Schulen, die bereits ein hohes Engagement in der Verkehrssicherheitsarbeit zeigen oder die unter einem hohen Problemdruck stehen (z. B. überdurchschnittliche Unfallbelastung in der Region, hoher Anteil an Mopedfahrern unter den Schülern o. Ä.), sollten besonders intensiv auf die Projektstage vorbereitet werden. Schließlich sollten die Projektstage den

Schulen gezielte inhaltliche Impulse geben für die weitere schulischen Verkehrserziehung. So könnte der Projektträger die projektbeteiligten Schulen im Zuge einer gemeinsamen Nachbereitung der Projektstage in der Auswahl und Nutzung geeigneter Materialien und Medien beraten, die für eine Vertiefung der Ergebnisse der Projektstage geeignet sind.

- Die Kooperation mit regionalen außerschulischen Einrichtungen der Jugendarbeit (z. B. aus der Jugendbildung oder der Gesundheitsprävention) und der Kontakt mit örtlichen Medien sollten stärker für eine möglichst vielseitige und öffentlichkeitswirksame Durchführung der Projektstage genutzt werden. Damit sollen die lokale Öffentlichkeit und regionale kompetente Träger der Jugendbildung und Prävention für das Thema der Verkehrssicherheit junger Fahranfänger sensibilisiert und für die Mitwirkung an den Projekttagen gewonnen werden. Hierfür sind insbesondere die Anspracheformen umzusetzen, die auf eine intensive Kommunikation mit regionalen außerschulischen Partnern zielen („Verkehrssicherheit in unserer Gemeinde“, „Internetkommunikation“).
- Stärker genutzt werden sollten Möglichkeiten, die Jugendlichen selbst in die Durchführung der Projektstage einzubeziehen. So wurde das Rahmenprogramm der Großveranstaltungen mit Musik und Unterhaltung, das von professionellen Studios und Musikbands gestaltet wurde, von den Jugendlichen zum Teil nur als befriedigend bewertet. Programmelemente, die Spaß machen, zur Mitwirkung motivieren und Aufmerksamkeit für den Projekttag erzeugen sollen, sollten deshalb gemeinsam mit den angesprochenen Jugendlichen vorbereitet und durchgeführt werden. So könnten beispielsweise die örtliche Schülerband oder die Theatergruppe der Schule in den Programmablauf einbezogen werden.
- Die Qualifikation der Moderatoren im Umgang mit den Jugendlichen stellt einen entscheidenden Schlüssel für eine weitere Optimierung der Zielgruppenansprache dar. Wichtig ist, dass die Moderatoren überzeugend auf die Jugendlichen wirken. Die Stärkung der didaktischen und kommunikativen Kompetenzen sollte deshalb einen besonderen Schwerpunkt bilden in der weiteren Qualifizierung der ehrenamtlichen und professionellen Moderatoren.

### 3.2 Schlussfolgerungen

Abschließend sollen auf Grundlage der Erfahrungen des Modellversuchs einige zentrale Bedingungsfaktoren für eine erfolgreiche Zielgruppenansprache junger Fahranfänger formuliert werden. Diese stellen aus Sicht der Projekterfahrungen Mindestanforderungen dar, die Projektstage zur Verkehrssicherheit erfüllen sollten, um eine in der Durchführung effektive und im Ergebnis wirksame Ansprache zu erreichen.

#### Teilnehmerorientierte Projektumsetzung

Der Erfolg der Zielgruppenansprache misst sich letztlich an der erreichten Akzeptanz und an den erzielten Wirkungen bei den Teilnehmern. Die Jugendlichen sollen deshalb im Mittelpunkt der Projektstage stehen. Sie werden selbst zu Akteuren der Projektstage, wenn sie aktiv gefordert werden, ihre Neugierde angesprochen wird und ihre Meinungen ernst genommen werden.

#### Interaktive Anspracheformen

Die Projektstage zur Ansprache junger Fahranfänger sollten ein abwechslungsreiches Programm umfassen, das es den Jugendlichen ermöglicht, sich aus unterschiedlichen Perspektiven mit dem spezifischen Unfallrisiko ihrer Altersgruppe auseinanderzusetzen. Die Übungen an mobilen Lerngeräten, die auf das praktische Erleben der Teilnehmer zielen, sollen durch qualifizierte Anspracheformen mit Workshopcharakter ergänzt werden. Damit sollen die Jugendlichen unter Anleitung qualifizierter Moderatoren motiviert werden, selbstständig Handlungsstrategien für ein verkehrssicheres Verhalten zu entwickeln.

#### Verbindliche Kommunikationsziele

Sämtliche Anspracheformen eines Projektstages sollten inhaltlich konkrete Kommunikationsziele und ein handlungsleitendes didaktisches Konzept umfassen. Die Formulierung der Kommunikationsziele erfolgt dabei auf drei Ebenen:

- Information:  
Welche Hintergrundinformationen und Kenntnisse werden vermittelt?
- Einstellung und Motivation:  
Welche Gefühle und Interessen werden angesprochen? Welche Einstellungen werden gefördert?

- Verhalten und Kompetenzförderung:  
Welche praktischen Fähigkeiten werden gestärkt?

#### Kooperation

Bereits bei der Vorbereitung der Projektstage soll die Zusammenarbeit mit den Lehrern der projektbeteiligten Schulen gesucht werden. Damit sollen vorhandene Aktivitäten der Schulen zur Verkehrssicherheit in die Durchführung der Projektstage einbezogen werden. Um das Themenspektrum der Projektstage zu erweitern, sollten örtliche Experten und Einrichtungen der Prävention an den Projekttagen beteiligt werden.

#### Medien

Die intensive personale Ansprache von Jugendlichen in kleinen Gruppen sollte durch eine mediale Kommunikation flankiert werden. Damit kann der Kreis der erreichten Jugendlichen erheblich erweitert werden. Eingesetzt werden sollten dabei vor allem Medien, die Jugendliche zu einer aktiven Kommunikation anregen. Hierzu gehören beispielsweise interaktive Online-Angebote, Wettbewerbe oder Give-aways. Auf Medien, die – wie ausführliche Lehrfilme – auf eine passive Rezeption ausgerichtet sind, sollte verzichtet werden.

#### Qualifikation der Moderatoren

Die Moderatoren stellen als Umsetzer die wichtigste Instanz für die Zielgruppenansprache dar. Auf ihre Auswahl ist besondere Sorgfalt zu legen. Ihre Qualifikation soll dem geforderten Anforderungsprofil der Anspracheformen entsprechen. Im Vordergrund steht dabei die methodische Kompetenz im Umgang mit Jugendlichen. Um eine differenzierte Ansprache zu erreichen, sollten neben den ehrenamtlichen Mitarbeitern der Verkehrswachten auch freiberufliche qualifizierte Moderatoren und Trainer gewonnen werden. Akzeptanz bei den Jugendlichen finden insbesondere Moderatoren, die über pädagogische Erfahrung verfügen und die als authentische Zeugen oder als Experten von ihren Erfahrungen zur Verkehrssicherheit glaubwürdig berichten können.

## 4 Durchführungskonzepte zum Modellprojekt

### 4.1 Durchführungskonzepte der innovativen Anspracheformen

#### Anspracheform 1 „Risikofaktor Mensch“

##### A Inhaltskonzept

##### 1) Kurzbeschreibung

„Warum reagieren wir bei Stress und Überforderung häufig aggressiv?“ „Weshalb nehmen insbesondere Jugendliche beim Autofahren immer wieder gefährliche Risiken in Kauf?“ An praktischen Beispielen aus dem Verkehrsalltag setzen sich die Teilnehmer mit Risikoverhalten im Straßenverkehr auseinander. Sie entwickeln Handlungsstrategien, um Überforderung oder Stress in den Griff zu bekommen, und lernen, mutwilliges Risikoverhalten in der Clique, wie riskante Überholmanöver oder gefährliche Wettrennen, durch frühzeitiges Eingreifen zu vermeiden. Das Gruppengespräch soll den Jugendlichen helfen, Gefühle und Motive riskanten Fahrverhaltens bei sich und anderen zu erkennen. Ziel ist es, die Teilnehmer zu befähigen, in Konfliktsituationen angemessen zu reagieren und riskantes Verhalten zurückzuweisen.

##### 2) Angestrebte Ziele/Ergebnisse

Modul 1: „Meine Sicht – Deine Sicht“

Die Teilnehmer können die Wirkungen von Überforderung, Stress oder sozialem Druck auf ihr Fahrverhalten einschätzen. Sie lernen, aggressives Verhalten durch bewusste Wahrnehmung der Gefühle und Absichten anderer Verkehrsteilnehmer zu vermeiden.

Modul 2: „Verkehrsrisiko Jugend?!“

Die Teilnehmer kennen typische Motive und gruppendynamische Mechanismen des Risikoverhaltens wie Suche nach Thrill, Selbstüberschätzung, Imponiergehabe oder Konkurrenzverhalten im Straßenverkehr. Sie lernen Verhaltensstrategien, um riskanten Aktionen in der Clique wirksam zu begegnen.

##### 3) Zielgruppe

Alter:

16 bis 24 Jahre

Teilnehmergröße:

10 bis 15 Personen

Weitere Voraussetzungen:

Mindestens ein Drittel der Teilnehmer sollte über eine Fahrerlaubnis für Pkw oder Motorrad und über erste Fahrerfahrungen verfügen.

#### 4) Rahmenbedingungen

Dauer:

90 Minuten für zwei Module

Ort:

Raum für 15 Personen, offener Stuhlreis

Medien:

Overheadfolien mit Aufnahmen oder Zeichnungen von Konfliktsituationen im Straßenverkehr Flip-Chart oder Tafel zur Visualisierung von Diskussionsergebnissen

#### B Durchführungskonzept

##### 1) Ablauf

Das Gruppengespräch wird in zwei Modulen geführt. Während die Teilnehmer im ersten Gesprächsteil lernen, bei Konflikten im Verkehrsalltag den Überblick zu behalten („Meine Sicht – Deine Sicht“), geht es im zweiten Teil um die Bewältigung von Risikosituationen bei Gruppenfahrten („Verkehrsrisiko Jugend?!“). Zu jedem der beiden Module wählt der Moderator eine Verkehrssituation aus, die die Teilnehmer in vier Arbeitsschritten bearbeiten. Zwischen folgenden Situationen kann gewählt werden:

„Meine Sicht – Deine Sicht“

- Pkw an einer unübersichtlichen Kreuzung
- Pkw in enger Straße hinter einem Fahrrad
- Dränglersituation zweier Pkw an einer Baustelle

„Verkehrsrisiko Jugend?!“

- Gefährliches Überholmanöver
- Jugendliche im vollbesetzten Auto vor einer Diskofahrt
- Wettrennen zweier Pkw

1. Schritt: Situationsbeschreibung und Identifikation

Der Moderator zeigt die Verkehrssituation auf einer ersten Folie und fordert die Teilnehmer auf, sie in

einfachen Worten darzustellen („Was geschieht hier?“). Die Teilnehmer sollen sich in die handelnden Personen hineinversetzen und beschreiben, welche Gedanken und Gefühle sie bewegen. „Versetzen Sie sich in die Person A.“ „Wie wirkt die Person auf Sie?“ „Welche Gefühle könnte sie haben?“ Der Moderator ermuntert die Teilnehmer, sich an eigenen Erfahrungen und Beobachtungen im Straßenverkehr zu orientieren.

## 2. Schritt: Situationsanalyse und Hintergrundinformationen

Als Nächstes gilt es, ein weitergehendes Verständnis der Verkehrssituation zu gewinnen. „Wie ist es zu dieser Situation gekommen?“ „Wie könnte sich die Situation weiterentwickeln?“ Im Modul „Meine Sicht – Deine Sicht“ zeichnen die Teilnehmer nach, wie der dargestellte Konflikt eine mögliche Verständigung unter den Verkehrsteilnehmern vollständig blockiert. Die „aufgeheizte“ Stimmung bei Gruppenfahrten und ihr Einfluss auf die Risikobereitschaft des Einzelnen sind Thema des zweiten Gesprächsmoduls. Der Moderator fordert die Teilnehmer auf, ihre Meinungen zu äußern. Als Orientierung für das Gruppengespräch legt er eine zweite Folie auf mit wichtigen Hintergrundinformation. Die Folien zum Modul „Meine Sicht – Deine Sicht“ zeigen die Wirkung von Überforderung, Stress und sozialem Druck auf das Fahrverhalten. Die Folien zum Modul „Verkehrsrisiko Jugend?!“ erläutern den Einfluss von Selbstüberschätzung, Unverletzlichkeitsglaube und der Suche nach Thrill bezogen auf das Risikoverhalten im Straßenverkehr.

## 3. Schritt: Verhaltensstrategien entwickeln

In einem dritten Schritt entwickeln die Teilnehmer Verhaltensvorschläge, um den dargestellten Konflikt zu lösen. In dieser Gesprächsphase soll der Moderator auf konkrete, praxisnahe Vorschläge der Teilnehmer verweisen und allgemeine, pauschale Aussagen ohne Situationsbezug ablehnen. So kann ein überforderter Kraftfahrer in einer Konfliktsituation Handlungskompetenz durch Zeitgewinn, bewusste Aufmerksamkeit und aktive Kommunikation (deutliche Signale geben, sich in den anderen hineinversetzen, Fehler von anderen Verkehrsteilnehmern nachsehen und ggf. ausgleichen) zurückgewinnen. Riskantes Verhalten in der Gruppe zu unterbinden erfordert hingegen couragiertes Eingreifen, Mut und die Fähigkeit, sich von den Erwartungen der Gruppe abzugrenzen.

## 4. Schritt: Verallgemeinerung und Festigung

Abschließend fragt der Moderator die Teilnehmer nach vergleichbaren Verkehrssituationen. „In welchen Verkehrssituationen kommt es zu vergleichbaren Konflikten?“ „Was sind Gemeinsamkeiten?“ „Wo gibt es Unterschiede?“ Ziel dieses Arbeitsschrittes ist es, die Übertragung des Gelernten in das Alltagshandeln zu fördern.

## 2) Moderator-Teilnehmer-Interaktion

Aufgabe des Moderators ist es, die Gruppe bei der selbstständigen Lösung konflikthafter Verkehrssituation zu unterstützen. Er leitet das Gruppengespräch durch gezielte Fragen und präzise Aufforderungen (Impulse geben durch offene Fragen und durch Formulieren von Aufgaben, Zusammenfassen von Diskussionsphasen, Zuspitzen von Handlungssituationen, Polarisieren durch Einnahme einer Gegenposition etc.). Dabei verhält sich der Moderator zurückhaltend und verzichtet weitgehend darauf, die Äußerungen der Teilnehmer zu bewerten oder gar zu verurteilen. Die Teilnehmer erarbeiten die Lösungen der gestellten Aufgaben im Gruppengespräch, ggf. in ergänzender Kleingruppenarbeit oder in Rollenspielen. Sie tragen damit verantwortlich zum Ergebnis des Gruppengesprächs bei.

Der Moderator sollte als Trainer, Pädagoge, Psychologe oder als Fahrlehrer mit den Verhaltens- und Erlebensweisen von Fahranfängern vertraut sein und über Erfahrungen in der Moderation von verhaltensorientierten, konfliktbearbeitenden Gruppengesprächen mit Jugendlichen verfügen.

## 3) Vor- und Nachbereitung

In seiner Vorbereitung wählt der Moderator die Verkehrssituationen für das Gruppengespräch aus. Er bereitet einen geeigneten Einstieg für das ausgewählte Thema vor, macht sich mit den erforderlichen Hintergrundinformationen vertraut und bestimmt die geeigneten Moderationsmethoden (Gruppengespräch, Kleingruppenarbeit, ggf. Rollenspiel) für die einzelnen Arbeitsschritte des Gruppengesprächs.

## 4) Bewertung und Ergebnissicherung

Ein mündliches Feedback der Teilnehmer, die Visualisierung wichtiger Diskussionsphasen des Gesprächs auf einer Tafel oder Flip-Chart und die

nachträgliche Anfertigung eines Gedächtnisprotokolls sind geeignete Methoden zur Bewertung und Ergebnissicherung des Gesprächsverlaufs. Die Bewertung des Gruppengesprächs sollte an Hand folgender Kriterien erfolgen:

Prozessqualität:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wie viele Teilnehmer wirken aktiv durch eigene Wortbeiträge und Erfahrungsberichte am Gruppengespräch mit?</li> <li>• Ist der Ablauf des Gruppengesprächs für die Teilnehmer nachvollziehbar strukturiert und dargestellt?</li> </ul>
Ergebnisqualität:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwickeln die Teilnehmer realistische Verhaltensstrategien zur Lösung der dargestellten Verkehrssituation (Arbeitsschritt 3)?</li> <li>• Gelingt den Teilnehmern die Übertragung des Gelernten in vergleichbare Verkehrssituationen (Arbeitsschritt 4)?</li> </ul>
Strukturqualität:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geben die dargestellten Verkehrssituationen die Erfahrungswelt der Teilnehmer realistisch wieder?</li> <li>• Sind die Größe und Zusammensetzung der Teilnehmergruppe für die Durchführung des Gruppengesprächs angemessen?</li> </ul>

## **Anspracheform 2** **„Der Verkehrsunfall und seine Folgen“**

### **A Inhaltskonzept**

#### **1) Kurzbeschreibung**

Fast täglich berichten die Medien von schweren Verkehrsunfällen. Menschen sterben oder werden so schwer verletzt, dass sie ihr ganzes Leben mit den Folgen zu kämpfen haben. Doch weder Unfallstatistiken noch Sensationsmeldungen können Auskunft geben über das persönliche Schicksal der Unfallbetroffenen. In dieser Gesprächsrunde treffen die Jugendlichen auf einen jungen Menschen, der selbst einen schweren Unfall überlebt

hat. In dem persönlichen Gespräch lernen die Jugendlichen die vielfältigen menschlichen Erfahrungen nach einem Verkehrsunfall aus nächster Nähe kennen. Sie erkennen, dass Verkehrsunfälle nicht nur andere, sondern auch sie selbst treffen können. Die Konfrontation mit einem individuellen glaubwürdigen Schicksal soll Betroffenheit auslösen und die oft verdrängten Folgen eines schweren Verkehrsunfalls offen legen. Ziel ist es, die Teilnehmer anzuregen, sich mit den Konsequenzen des alltäglichen Risikohandelns im Straßenverkehr auseinander zu setzen.

#### **2) Angestrebte Ziele/Ergebnisse**

Die Teilnehmer können die körperlichen, psychischen, materiellen und sozialen Folgen eines Verkehrsunfalls für die Betroffenen und ihre Angehörigen einschätzen. Sie werden für die schweren Folgen des Risikoverhaltens im Straßenverkehr sensibilisiert.

#### **3) Zielgruppe**

Alter:  
18 bis 24 Jahre

Teilnehmergröße:  
10 bis 25 Personen

#### **4) Rahmenbedingungen**

Dauer:  
90 Minuten

Ort:  
Raum für 25 Personen, offener Stuhlreis

Medien:  
Begleitmappe mit Erläuterungen zum Unfall (Fotos, Zeitungsberichte, polizeilicher Unfallbericht, Folgekosten etc.) sowie einigen Daten zur Unfallbeteiligung junger Fahranfänger

Kooperation:  
An dem Gruppengespräch sollte ein Unfallopfer in der Altersgruppe der jungen Fahranfänger teilnehmen, das den Unfall bereits weitgehend überwunden hat.

Moderator:  
Ärzte oder Psychologen aus der Rehabilitation von Unfallpatienten; Pädagogen mit Bezug zum Religions- oder Ethikunterricht; Fachkräfte aus der kirchlichen Seelsorge

## B Durchführungskonzept

### 1) Ablauf

#### Einführung

Der Moderator stellt sich und den jungen Menschen vor, der ihn als Unfallopfer begleitet. Er erläutert die Zielstellung des Gesprächs und fordert die Teilnehmer auf, mit eigenen Beiträgen aktiv mitzuwirken. Um die Relevanz des Themas zu verdeutlichen, stellt er kurz einige einprägsame Daten zur Unfallbeteiligung von jungen Fahranfängern vor.

#### Persönlicher Erfahrungsbericht des Unfallopfers

Der Moderator bittet das Unfallopfer, seine Erlebnisse zu schildern. Das Gespräch soll dabei mit der Beschreibung des Unfallhergangs und der persönlichen und emotionalen Betroffenheit (körperliche Verletzungen, psychische Belastung) beginnen, um sich dann schrittweise sachlicheren Fragen zuzuwenden (berufliche, finanzielle, rechtliche Folgen des Unfalls). Auch die Reaktion von Familie und Freunden und die sozialen Belastungen der Unfallfolgen sollen zur Sprache kommen. Zur weiteren Veranschaulichung seines Erfahrungsberichts stellt das Unfallopfer die Begleitmappe zu dem geschilderten Verkehrsunfall während des Gesprächs vor. Der Moderator fordert die Teilnehmer auf, Fragen zu stellen und von eigenen Erfahrungen mit Unfällen zu berichten. Für das Gespräch wird folgende Struktur vorgeschlagen:

- persönliche Vorstellung des Unfallopfers,
- Beschreibung des Unfallhergangs,
- körperliche Folgen des Unfalls,
- psychische Bewältigung der Unfallfolgen,
- Reaktionen von Familie und Freunden auf den Unfall,
- rechtliche und finanzielle Folgen, Auswirkungen auf Beruf und Freizeitgestaltung,
- persönliche Schlussfolgerungen aus dem Unfall und weitere Zukunftsperspektiven.

#### Verantwortung im Straßenverkehr

Die eindrückliche Schilderung einer persönlichen Lebensgeschichte schafft Betroffenheit. Die Teilnehmer erfahren, dass sich das Leben eines Menschen durch einen kurzen Moment vollkommen verändert. Diese Atmosphäre der Betroffenheit soll

der Moderator nutzen, um das Gespräch auf die Frage nach der Vermeidbarkeit von Verkehrsunfällen und der Verantwortung im Straßenverkehr zu lenken. „Welche Risiken bin ich bereit, im Straßenverkehr in Kauf zu nehmen? Wie ist der kurzzeitige Gewinn des Risikoverhaltens zu bewerten im Vergleich zu den langfristigen Folgen?“ Der Moderator ermuntert die Teilnehmer zu Äußerungen, welche Konsequenzen ihr Handeln im Straßenverkehr für sich und andere hat.

#### Abschluss und Gesamtbewertung

Zum Abschluss bewerten der Moderator und die Teilnehmer das Gespräch. „Wie ist die Gesprächsrunde bei Ihnen angekommen. Wurden Sie zum Nachdenken angeregt? Was können wir aus Gesprächen wie diesem lernen?“ Möglichst viele Teilnehmer sollten sich zu diesen Fragen äußern. Der Moderator zeigt seine Anerkennung für den Mut des Unfallopfers, über seine persönlichen Erfahrungen offen zu berichten, und verabschiedet die Teilnehmer.

### 2) Moderator-Teilnehmer-Interaktion

Der Moderator organisiert den Erfahrungsaustausch zwischen dem Unfallopfer und den Teilnehmern des Gruppengesprächs. Er stellt sich als Experte vor, hält sich jedoch mit eigenen Ausführungen zurück. Beginnend mit einer Atmosphäre der Betroffenheit führt er das Gespräch schrittweise in eine sachlichere Richtung. Zum Abschluss ermuntert er die Teilnehmer zu einer persönlichen Bewertung. Die Teilnehmer sind aufgefordert, unbefangene Fragen an das Unfallopfer zu stellen. Sie sollen Stellung dazu nehmen, welche Schlussfolgerungen sie für ihr Verhalten aus dem gemeinsamen Gespräch ziehen.

Der Moderator muss über Erfahrungen im Umgang mit Menschen verfügen, die einen psychisch belastenden Schicksalsschlag verarbeiten mussten. Besonders geeignet für die Moderation sind Ärzte oder Psychologen aus der Rehabilitation von Unfallpatienten, Pädagogen mit Bezug zum Religions- oder Ethikunterricht oder Fachkräfte aus der kirchlichen Seelsorge.

### 3) Vor- und Nachbereitung

Das Gruppengespräch erfordert eine intensive Vorbereitung. Inhaltliche Schwerpunkte und Ablauf des Gruppengesprächs werden mit dem Unfallopfer

fer gemeinsam geklärt. Das Unfallopfer muss den erlebten Unfall weitgehend bewältigt haben und bereit sein, über seinen Unfall öffentlich zu sprechen. Die Teilnehmer sollten vorab über das Thema der Gesprächsrunde informiert werden. Ihre Teilnahme soll ausdrücklich freiwillig sein.

Da das Gruppengespräch eine intensive, emotionale Auseinandersetzung umfasst, wird eine Nachbereitung empfohlen. So können die Teilnehmer ihre Eindrücke in einem kurzen Erlebnisbericht festhalten (siehe unten Ergebnissicherung). Darüber hinaus kann der Besuch einer Rehabilitationsklinik oder die weitergehende Bearbeitung des Themas im Unterricht organisiert werden.

#### 4) Bewertung und Ergebnissicherung

Durch bewusste Beobachtung und nachträgliche Dokumentation sollte der Moderator den Verlauf des Gruppengesprächs anhand folgender Kriterien selbsttätig bewerten:

Prozessqualität:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wie viele Teilnehmer wirken aktiv durch eigene Wortbeiträge und Erfahrungsberichte am Gruppengespräch mit?</li> <li>• Wird das Gespräch in einer Folge unterschiedlicher Themen schrittweise zu der Frage nach der eigenen Verantwortung im Straßenverkehr geführt?</li> </ul>
Ergebnisqualität:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stellen die Teilnehmer selbsttätig Fragen zur Bewältigung der Unfallfolgen?</li> <li>• Formulieren die Teilnehmer Beispiele für ihre persönliche Verantwortung im Straßenverkehr?</li> </ul>
Strukturqualität:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sind die Größe und Zusammensetzung der Teilnehmergruppe für die Durchführung des Gruppengesprächs angemessen?</li> </ul>

Zur Ergebnissicherung bittet der Moderator die Teilnehmer, ihre Eindrücke aus dem Gruppengespräch in einem kurzen Erlebnisbericht festzuhalten.

Die Erlebnisberichte werden im Unterricht oder in außerunterrichtlichen Arbeitsgemeinschaften angefertigt und in die Begleitmappe zum besprochenen Verkehrsunfall eingelegt. Anhand der Erlebnisberichte sollte dann im Rahmen einer Unterrichtsstunde eine weitere gemeinsame Diskussion mit den Jugendlichen zur Nachbereitung und Vertiefung des Themas geführt werden.

### Anspracheform 3 „Designierter Fahrer – wer fährt, bleibt nüchtern“

#### A Inhaltskonzept

##### 1) Kurzbeschreibung

„Trinken oder Fahrern?“ Gerade wenn die Stimmung steigt, wenn man in der Clique unterwegs ist oder einfach feiert und „gut drauf“ ist, kann dieser Konflikt Fahrer und Mitfahrer in eine verhängnisvolle Zwangslage führen. Im Zentrum dieser Übungseinheit steht deshalb die Stärkung der Wahrnehmungs- und Entscheidungskompetenz von Jugendlichen. Der Workshop setzt an den Erfahrungen der Teilnehmer an. Mit kreativen Methoden motiviert der Moderator die Teilnehmer, Strategien zum Umgang mit Alkohol im Straßenverkehr zu entwickeln, die sich im Alltag von Jugendlichen bewähren können. Ziel ist es, die Bereitschaft junger Fahrer zu fördern, auf Alkohol zu verzichten. Mitfahrer sollen befähigt werden, ihre Bedürfnisse nach Sicherheit wirkungsvoller durchzusetzen.

##### 2) Angestrebte Ziele/Ergebnisse

Die Teilnehmer können typische Konfliktsituationen zwischen Trinken und Fahren und die damit verbundenen Risiken einschätzen. Sie können unterschiedliche Handlungsstrategien zur frühzeitigen Vermeidung von Trink-Fahr-Konflikten entwickeln und anwenden.

##### 3) Zielgruppe

Alter:  
16 bis 24 Jahre

Teilnehmergröße:  
10 bis 15 Personen

Weitere Voraussetzungen:

Mindestens ein Drittel der Teilnehmer sollte über eine Fahrerlaubnis für Pkw oder Motorrad und über erste Fahrerfahrungen verfügen.

#### 4) Rahmenbedingungen

Dauer:

90 Minuten

Ort:

Raum für 15 Personen, offener Stuhlreis

Medien:

Flip-Chart oder Tafel zur Visualisierung von Diskussionsergebnissen

Weitere Voraussetzungen:

Da sensible Fragen zum Umgang mit Alkohol angesprochen werden, sollten Lehrer oder Ausbilder an dem Gruppengespräch nicht teilnehmen. Ihre Teilnahme würde sich negativ auf die Mitteilungsbereitschaft der Jugendlichen bezogen auf die individuelle Alkoholthematik auswirken.

#### B Durchführungskonzept

##### 1) Ablauf

„Warming-up“ und Orientierung

Mit einer kurzen Vorstellungsrunde stimmt der Moderator die Teilnehmer auf eine vertrauensvolle und offene Arbeitsweise ein. „Jeder weiß, dass Fahren und Trinken nicht zusammenpassen. Dennoch gerät man als Fahrer oder Mitfahrer schnell in die Gefahr, gute Vorsätze über Bord zu werden. Wie kommt es dazu? Und was kann man tun? Hierzu sind heute die Teilnehmer gefragt. Ihr seid die Experten – Wie würdet ihr euch verhalten?“

Erfahrungen sammeln und strukturieren

Das Gespräch beginnt mit den Erfahrungen der Jugendlichen. Sie berichten über erlebte Konfliktsituationen im Umgang mit Alkohol und Fahren. Durch leitende Fragen unterstützt der Moderator die Jugendlichen, ihre Erfahrungen zu strukturieren („Was war der Anlass der Fahrt?“ „Wie viele und welche Personen waren an der Fahrt beteiligt?“ „Wann kam der Alkohol ins Spiel?“). Die ungleiche Rollenverteilung von Fahrer, Mitfahrer, Freund, Freundin, Kumpel etc. (z. B. „Der Aufschneider“, „Der Spielverderber“, „Der Angepasste“) soll dabei deutlich herausgearbeitet werden. Zur Verdeutlichung kann die Konfliktsituation mit einfachen Mitteln bildlich dargestellt werden (z. B. einfache Skizzen, Nachstellung durch Figuren). Die wichtigsten Ergebnisse der geschilderten Konfliktsituationen werden auf einer Tafel oder Flip-Chart zusammengefasst.

Handlungsstrategien und Regeln entwickeln

Aus dem Gespräch wählen die Teilnehmer eine Konfliktsituation aus, die sie in Kleingruppen lösen wollen. „Wie sollen sich die Personen in dieser Situation entscheiden, um eine Fahrt unter Alkohol zu verhindern? Welche Hürden müssen sie hierfür nehmen?“ Zwei bis drei Teams erhalten die Aufgabe, realistische Handlungsvorschläge zu entwickeln und vorzustellen. Ein weiteres Team bewertet als Jury die Vorschläge anhand von selbst entwickelten Kriterien (z. B. „Richtiger Zeitpunkt“, „Erfolgreich“, „Angemessen“, „Realistisch“ etc.).

„Favoriten“ sind dabei Vorschläge, die auf ein möglichst frühzeitiges und zuverlässiges Eingreifen zielen (z. B. im Vorfeld einen Fahrer bestimmen, der nüchtern bleibt; bereits im Vorfeld die Nutzung von Fahralternativen wie Taxi oder Bus für den Fall des Falles vereinbaren etc.). Auch die Mitfahrenden darin zu bestärken, standhaft zu bleiben, um ihre Sicherheitsinteressen geltend zu machen, sind geeignete Vorschläge. Es soll deutlich werden, dass eine erfolgreiche Intervention möglichst frühzeitig erfolgen muss. Je später die Beteiligten eingreifen, um eine Fahrt unter Alkohol zu verhindern, umso mehr ist ihr Handeln mit Konflikten verbunden und umso mehr können sie nur noch auf Versäumnisse reagieren, anstatt zu agieren.

Abschluss und Verabschiedung

Zum Abschluss sollte der Moderator den Teilnehmern eine positive Rückmeldung geben für ihren Einsatz und hervorheben, was er selbst an Neuem in der Gesprächsunde erfahren und gelernt hat. Mit einer einfachen Frage zur Relevanz des Gruppengesprächs (z. B. „Was habe ich Neues erfahren?“ oder „Was möchte ich meinen Freunden weitergeben?“) fordert er die Teilnehmer zu ihrer Bewertung des Workshops auf.

##### 2) Moderator-Teilnehmer-Interaktion

Der Moderator agiert als Begleiter und Unterstützer der Jugendlichen in einem gemeinsamen Lernprozesses. Er setzt seine Methodenkompetenz ein, um die Teilnehmer zur Interaktion zu motivieren. Als Vertrauensperson bietet er den Jugendlichen das „Du“ an und orientiert sich in der Führung des Gespräches klar an dem Ziel, Alkoholkonsum vollständig vom Fahren zu trennen. Für die Phase der Kleingruppenarbeit gibt er eine eindeutige Aufgabenstellung vor. Er fordert die Teilnehmer auf, die

Stärken ihrer vorgeschlagenen Lösungsstrategien hervorzuheben und zu begründen. Dabei sollen sie die persönlichen Kompetenzen benennen, die Jugendliche benötigen, wenn sie ihre vorgeschlagenen Lösungen im Alltag anwenden wollen (z. B. Entschiedenheit, Voraussicht, Mut etc.). Die Teilnehmer sind gefordert, ihre Erfahrungen zum Konfliktfeld „Trinken und Fahren“ in die Gruppe einzubringen und eigene Vorschläge zur Lösung des Trink-Fahr-Konfliktes zu erproben und zu bewerten.

Der Moderator sollte mit einer pädagogischen Grundausbildung über Praxiserfahrungen in der Jugendbildung oder Gesundheitsprävention verfügen. Er sollte offen für die Alltagserfahrungen von Jugendlichen sein und über Kenntnisse zum Alkoholkonsumverhalten von Heranwachsenden verfügen. Idealerweise gehört er zu der Altersgruppe junger Erwachsener (bis ca. 30 Jahre).

### 3) Vor- und Nachbereitung

In der Vorbereitung macht sich der Moderator mit den Wirkungen des Alkohols im Straßenverkehr vertraut. Um den Gesprächsablauf vorzustrukturieren, skizziert er einen fiktiven Trink-Fahr-Konflikt und entwirft leitende Fragen zur Gesprächsführung. Zentrale Punkte zur Orientierung (Thema des Workshops, Name des Moderators, Ablauf und Regeln des Gruppengesprächs) fasst er auf einem großen Papierbogen zusammen, den er zu Beginn des Gruppengesprächs an einer Tafel oder Flip-Chart befestigt.

### 4) Bewertung und Ergebnissicherung

Durch bewusste Verlaufsbeobachtung, Teilnehmerfeedback und nachträgliche Dokumentation sollte der Moderator das Gruppengespräch selbst bewerten und das Moderationskonzept kontinuierlich weiterentwickeln. Hierfür sind folgende Kriterien vorgesehen:

Prozessqualität:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wie viele Teilnehmer wirken aktiv durch eigene Wortbeiträge und Erfahrungsberichte an dem Gruppengespräch mit?</li> <li>• Werden Ergebnisse einzelner Arbeitsschritte für die Teilnehmer nachvollziehbar auf einer Tafel oder Flip-Chart visualisiert?</li> </ul>
------------------	--

Ergebnisqualität:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gelingt es den Teilnehmern, einen Trink-Fahr-Konflikt anhand eigener Erfahrungen zu beschreiben (Gesprächsphase „Erfahrungen sammeln und strukturieren“)?</li> <li>• Gelingt es den Teilnehmern, realitätsnahe Handlungsvorschläge zur Auflösung des Trink-Fahr-Konfliktes zu erarbeiten (Gesprächsphase „Handlungsstrategien entwickeln“)?</li> </ul>
Strukturqualität:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sind die Größe und Zusammensetzung der Teilnehmergruppe für die Durchführung des Gruppengesprächs angemessen?</li> </ul>

## Anspracheform 4 „Verkehrssicherheit in unserer Gemeinde“

### A Inhaltskonzept

#### 1) Kurzbeschreibung

Jugendliche und junge Erwachsene sind von allen Altersgruppen am stärksten im Verkehr gefährdet. Dennoch kommen sie am wenigsten zu Wort, wenn es darum geht, neue Ideen für einen sicheren Verkehr zu entwickeln und umzusetzen. Unter dem Motto „Wir setzen uns für die Verkehrssicherheit in unserer Gemeinde ein“ werden Jugendliche zu engagierten „Verkehrsforschern“. „Wo passieren die meisten Unfälle in unserer Stadt?“ „Wer ist in unserer Gemeinde für die Verkehrssicherheit verantwortlich?“ „Welche Verkehrsteilnehmer sind im Straßenverkehr besonders gefährdet?“ „Auto, Bus oder Fahrrad – welches sind die sichersten Verkehrsmittel?“ Um Lösungen für solche Fragen zu finden, beobachten die Jugendlichen den Verkehr in ihrer Gemeinde und sprechen mit Verantwortlichen der Verkehrssicherheitsarbeit. Anschließend stellen sie ihre Projektergebnisse zur Diskussion. Ziel ist es, die Jugendlichen zu befähigen, sich aktiv mit Aufgaben der Verkehrssicherheit und ihrer Verantwortung als Verkehrsteilnehmer in ihrem unmittelbaren Lebensumfeld auseinander zu setzen.

#### 2) Angestrebte Ziele/Ergebnisse

Die Projektteilnehmer lernen wichtige Ursachen für die Gefährdung von Jugendlichen und junge

Fahranfängern im Straßenverkehr in ihrer Gemeinde kennen (z. B. Unfallschwerpunkte für Radfahrer, Gefährdungen auf dem Schulweg, Nachtheimfahrten von der nächsten Disco etc.). Sie kennen örtliche Einrichtungen zur Verkehrssicherheitsarbeit mit Jugendlichen und jungen Fahrern (Polizei, Verkehrswacht etc.). Sie sind in der Lage, Lösungsvorschläge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Jugendliche und junge Fahranfänger in ihrem alltäglichen Umfeld zu formulieren.

### 3) Zielgruppe

Alter:

16 bis 24 Jahre. Diejenigen Projektarbeiten, die Erkundungen und Verkehrsbeobachtungen im Schulumfeld umfassen, sind besonders auch für jüngere Jugendliche (16- bis 17-Jährige) geeignet, da mit dieser Anspracheform auch die Verkehrssicherheit dieser Altersgruppe thematisiert wird (Verkehrssicherheit von Fußgängern und Radfahrern, Verkehrssicherheit im Schulumfeld).

Teilnehmergröße:

An der Anspracheform können mehrere Schulklassen teilnehmen. Die Jugendlichen bearbeiten ihre Projekte in unterschiedlichen Projektgruppen mit jeweils 4 bis 8 Teilnehmern.

### 4) Rahmenbedingungen

Dauer:

Abhängig von der Projektarbeit, nach Möglichkeit ein ganzer Projekttag

Ort:

Ein großer Raum für Vor- und Nachbereitung, die Projektarbeit findet teilweise im Freien statt.

Medien:

Abhängig von der Projektarbeit, mögliche Materialien sind Video- oder Fotokamera, Tonbandaufnahmegerät, Fragebögen, Stadtpläne, regionale Unfallberichte oder Fahrpläne des öffentlichen Nahverkehrs sowie Wandzeitungspapier zur Ergebnispräsentation.

Kooperation:

Die Projektarbeit wird in Kooperation mit Partnern der Verkehrssicherheit durchgeführt (z. B. örtliche Verkehrswachten, Verkehrsclubs, Verkehrsunternehmen, Technische Prüfstellen, Polizei).

## B Durchführungskonzept

### 1) Ablauf

Ideenfindung und Projektplanung

Einführend stellt der Moderator Ziel und Ablauf der Projektarbeit vor. „Worum geht es in der Projektarbeit?“ „Welche Themen können behandelt werden?“ „Wie viel Zeit steht zur Verfügung?“ Die Jugendlichen sollen eigene Projektideen und eigene Umsetzungsvorschläge einbringen. Für die Ideenfindung werden folgende Fragestellungen vorge schlagen:

- 1) Welche Verkehrsteilnehmer sind in unserer Gemeinde besonders gefährdet (z. B. junge Fahrer, Senioren, Kinder, Fahrradfahrer, Fußgänger)? Was sind hierfür die Gründe?
- 2) Wo sind Unfallschwerpunkte in unserer Stadt? Was wird in unserer Gemeinde für die Verkehrssicherheit getan und was sollte zusätzlich getan werden?
- 3) Wer sind die Träger der Verkehrssicherheit und welches sind ihre Aufgaben?
- 4) Welche Mitwirkungsmöglichkeiten habe ich, um die Verkehrssituation in unserer Gemeinde zu verbessern?
- 5) Welche Vor- und Nachteile haben unterschiedliche Verkehrsmittel (Pkw, Busse, Fahrrad etc.) für Mensch und Umwelt in der Stadt?

In der anschließenden Planungsphase werden die Projektarbeiten in Kleingruppen vorbereitet. Für jede Gruppenarbeit wird ein Realisierungsplan erstellt, der eine Aufgabenbeschreibung, die Arbeitsschritte und Methodik sowie die hierfür benötigten Arbeitsmittel umfasst. Der Moderator unterstützt die Projektvorbereitungen, indem er die Jugendlichen bei offenen Fragen berät, Vorschläge unterbreitet und ggf. Optimierungsvorschläge für ihre Projektplanungen empfiehlt.

Exkursion und Projektarbeit

Die eigentliche Projektarbeit findet außerhalb der Unterrichtsräume statt. Die Jugendlichen führen beispielsweise Verkehrsbeobachtungen durch oder sie unternehmen eine Exkursion zu einer Rettungsleitstelle, einer technischen Prüfstelle oder zur Polizei. Wichtig ist, dass die Jugendlichen in der vereinbarten Zeit ein Ergebnis erstellen, das sie möglichst selbstständig entworfen und realisiert

haben. Dies kann eine Photogeschichte ihres Projektes sein, eine Videoaufnahme oder ein Erlebnisbericht. Mögliche Methoden der Projektarbeit sind:

- Erkundungen und Verkehrsbeobachtungen im Schulumfeld/Stadtteil,
- Befragungen von Jugendlichen und Erwachsenen zum Verkehrsverhalten,
- Gespräche mit Experten und Entscheidungsträgern zur Verkehrssicherheit,
- Exkursionen zu Einrichtungen der Verkehrssicherheit.

#### Auswertung und Präsentation

Nach der Projektarbeit kommen die Jugendlichen wieder zusammen, um ihre Ergebnisse in einem Gruppengespräch mit dem Moderator auszuwerten. „Wurden die Ziele der Projektarbeit erreicht?“ „Welche Schlussfolgerungen sind aus den Projektarbeiten zu ziehen?“ Nach der Auswertung stellen die Jugendlichen ihre Ergebnisse öffentlich vor. Sie können einen Vortrag zu ihrem Projekt gestalten, eine Wandzeitung mit Photos, Diagrammen und Texten zusammenstellen oder die Videoarbeit ihres Projektes präsentieren.

## 2) Moderator-Teilnehmer-Interaktion

Der Moderator unterstützt die Jugendlichen in allen Phasen ihrer Projektarbeit. Er berät sie bei der Planung, um die Realisierbarkeit der Projektarbeiten zu gewährleisten. In der eigentlichen Projektphase verzichtet er weitgehend auf Eingriffe in den Projektlauf. Er beobachtet die Tätigkeit der Jugendlichen für die spätere Auswertung und steht für Rückfragen zur Verfügung. In der Auswertung und Ergebnispräsentation moderiert er das Gruppengespräch und gibt den Jugendlichen Rückmeldung zu ihrer Projektarbeit.

Die Jugendlichen führen ihre Projekte selbstständig durch. Erwünscht ist, dass sie sich an ihrer Projektplanung orientieren und in der vereinbarten Zeit ein konkretes Ergebnis erzielen. In der Projektgruppen ist auf eine faire Zusammenarbeit und auf einen offenen kommunikativen Umgang zu achten.

Der Moderator sollte über Erfahrungen in der Projekt- und Bildungsarbeit mit Jugendlichen verfügen. An Schulen kann die Projektarbeit von einem Lehrer geleitet werden.

## 3) Vor- und Nachbereitung

Die Projektarbeit muss intensiv vorbereitet werden. Zunächst ist das mögliche Zeitbudget zu klären. Können die Jugendlichen ihre Projekte an mehreren Tagen durchführen? Stehen ein ganzer Projekttag oder nur wenige Stunden zur Verfügung? Weiterhin müssen Kooperationspartner gewonnen werden (z. B. Mitarbeiter der örtlichen Verkehrswacht, von Verkehrsclubs, Verkehrsunternehmen oder der Polizei). Je mehr Kooperationspartner einbezogen werden, umso differenzierter kann die Projektarbeit gestaltet werden. Aufgabe des Moderators ist es dann, die Interaktion zwischen den Jugendlichen und den Kooperationspartnern zu moderieren und zu koordinieren. Für die jugendlichen Projektteilnehmer müssen geeignete Mittel und Materialien zur Projektarbeit bereitgestellt und aufbereitet werden (z. B. Stadtpläne, Adressen mit Ansprechpartnern etc.).

Um die Erfolge der Aktivitäten sichtbar zu machen, sollten die Ergebnisse der Projektarbeit in einer gemeinsamen Nachbereitung mit allen Beteiligten ausgewertet und einer größeren Öffentlichkeit (z. B. an der Schule) vorgestellt werden.

## 4) Bewertung und Ergebnissicherung

Die Projektarbeit sollte in allen Phasen dokumentiert werden. Für die Bewertung der Projektdurchführung werden folgende Kriterien vorgeschlagen:

Prozessqualität:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wirken die Teilnehmer aktiv an der Ideenfindung zur Projektarbeit mit?</li> <li>• Führen die Teilnehmer ihre Projekte selbstständig in Arbeitsgruppen aus?</li> </ul>
Ergebnisqualität:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Präsentieren die Teilnehmer selbsttätig ihre Ergebnisse der Projektarbeit?</li> <li>• Ziehen die Teilnehmer aus ihrer Projektarbeit Schlussfolgerungen für ihre Verantwortung im Straßenverkehr?</li> </ul>

Strukturqualität:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Können die Teilnehmer ihre Projekte anhand der bereitgestellten Hilfsmittel und Materialien selbstständig planen und realisieren?</li> <li>• Konnten für die Projektarbeit kompetente Partner der Verkehrssicherheit gewonnen werden?</li> </ul>
-------------------	---

## **Anspracheform 5 „Fahrzeugsicherheit – Unfallursachen“**

### **A Inhaltskonzept**

#### **1) Kurzbeschreibung**

Spaß am Fahren, Geschwindigkeit, raffinierte Technik und auffallendes Design bei Autos und Motorrädern sind vor allem unter jungen Fahrern „angesagt“. Sicherheitsaspekte kommen dabei leider häufig zu kurz. In dieser Übungseinheit wird die Faszination von Jugendlichen für moderne Fahrzeugtechnik aufgegriffen. Unter Anleitung eines fachkundigen Moderators schlüpfen sie in die Rolle von Verkehrsunfall-Experten. Ihre Aufgabe ist es, die verschiedenen Ursachen eines realen Unfalls selbst aufzuklären. Anhand eines konkreten Falls lernen die Teilnehmer dabei die vielfältigen Voraussetzungen für ein sicheres Fahren kennen, wie Aufmerksamkeit und Rücksicht, die Beachtung fahrphysikalischer Grenzen sowie die Kontrolle von Straße, Fahrzeug und Fahrzeugtechnik. Ziel ist es, die Verantwortung der Teilnehmer im Umgang mit moderner Fahrzeugtechnik zu stärken.

#### **2) Angestrebte Ziele/Ergebnisse**

Die Teilnehmer lernen die Teilsysteme „Fahrer“, „Fahrzeug“, „Straße“ und „Umfeld“ des Straßenverkehrs kennen, die sie als Fahranfänger für eine sichere Verkehrsteilnahme überblicken müssen. Mit dem Einblick in die Aufgaben einer sicheren Fahrzeugbeherrschung gewinnen sie Einsicht für ihre eigene Verantwortung im Straßenverkehr.

#### **3) Zielgruppe**

Alter:  
16 bis 24 Jahre

Teilnehmergröße:  
15 bis 25 Personen

Weitere Voraussetzungen:  
Angesprochen sind Jugendliche vor und nach dem Fahrerlaubniswerb.

### **4) Rahmenbedingungen**

Dauer:  
90 Minuten

Ort:  
Raum für 25 Personen mit ausreichend Platz für Kleingruppenarbeit

Medien:  
Materialien für die Kleingruppenarbeit (Photos, Skizzen, textliche Informationen zum Verkehrsunfall, Leitfragen zur Aufgabenstellung etc.) sowie Hilfsmittel zur Ergebnispräsentation (Wandzeitungs- oder Flip-Chartpapier)

Kooperation:  
Der Workshop wird in Kooperation mit einer Sachverständigenstelle für Unfallanalyse durchgeführt (z. B. DEKRA oder TÜV).

### **B Durchführungskonzept**

#### **1) Ablauf**

Einführung

Der Moderator stellt sich vor und erläutert Inhalt und Ablauf des Workshops. Die wichtigsten Grundregeln werden auf einer Tafel oder Flip-Chart notiert:

- Aktiv am Workshop mitarbeiten,
- Zuhören und einander ausreden lassen,
- die Meinung der anderen ernst nehmen.

Sammeln von typischen Unfallursachen –  
Gruppengespräch

In einem einführenden Gruppengespräch tragen die Teilnehmer zunächst typische Ursachen für die Entstehung von Verkehrsunfällen zusammen. Dabei sollen sie eigene Erfahrungen mit kritischen Verkehrssituationen einbringen. Hierzu kann der Moderator mit einer leitenden Frage beginnen: „Einige von Ihnen haben sicherlich schon einmal eine kritische Situation im Straßenverkehr erlebt. Vielleicht waren Sie selbst oder jemand aus Ihrem Bekannten- oder Familienkreis sogar einmal an einem Unfall mit einem Pkw oder Moped betei-

ligt? Oder Sie waren bei einem Verkehrsunfall anwesend oder Zeuge? Was führte zu der kritischen Verkehrssituation bzw. zu dem Unfall?“

Der Moderator strukturiert die Diskussion, indem er die Jugendlichen dazu auffordert, die erlebten Verkehrs- bzw. Unfallsituationen näher zu beschreiben und die unterschiedlichen Ursachen herauszuarbeiten. Hierzu orientiert sich der Moderator an einem systembezogenen Verständnis des Straßenverkehrs, nach dem die Elemente „Fahrer“, „Fahrzeug“, „Straße“ und „Umfeld“ für eine sichere Verkehrsteilnahme zu bewältigen sind (siehe Erläuterungen in der Anlage C). Die von der Gruppe erarbeiteten Ursachen für Verkehrsunfälle werden auf einer Tafel oder Flip-Chart notiert und anschließend zu einigen übergreifenden Kategorien zusammengefasst.

Rekonstruktion des Verkehrsunfalls mit einem jungen Fahranfänger

In der nächsten Arbeitsphase gilt es, einen tatsächlichen Verkehrsunfall selbsttätig aufzuklären. Die hierfür erforderlichen Eckdaten (z. B. Art, Zeitpunkt und Ort des Unfalls, Zahl der Beteiligten, Fahrzeuge, Straßentyp, Verkehrssituation) gibt der Moderator anhand von Photoaufnahmen oder Skizzen in einer kurzen Präsentation vor. Die Teilnehmer erhalten die Aufgabe, den Hergang des Unfalls mit Blick auf die zuvor erarbeiteten Unfallkategorien in unterschiedlichen Expertenteams (z. B. Team „Mensch“, Team „Technik“, Team „Straße“) aufzudecken. Als Hilfestellung erhalten sie themenspezifische Materialien zur Aufgabebearbeitung an die Hand (Photos, textliche Informationen etc.).

Die Arbeiten der Teams werden im Plenum vorgestellt und diskutiert. Durch gezielte Nachfragen versucht der Moderator, den Unfall möglichst vollständig nachzuzeichnen. Die Ergebnisse werden für alle sichtbar festgehalten. Um eine Festigung der gemeinsamen Arbeit zu erreichen, kann der Moderator die zentralen Einflussfaktoren auf die Verkehrssicherheit anhand einer schematischen Darstellung noch einmal zusammenfassen (siehe Anlage C).

Schlussfolgerungen und Bewertung des Workshops

Abschließend ist die Bilanz aus der gemeinsamen Arbeit zu ziehen. Der Moderator gibt einen Über-

blick über die rechtlichen und finanziellen Folgen des besprochenen Verkehrsunfalls und fragt die Teilnehmer nach ihren Einsichten, die sie aus ihrer Projektarbeit gewonnen haben. Zum Abschluss geben die Teilnehmer und der Moderator eine Gesamtbewertung des Workshops.

## 2) Moderator-Teilnehmer-Interaktion

Der Moderator setzt sein fachliches und methodisches Wissen ein, um die Teilnehmer zu Eigenaktivitäten zu motivieren. Er strukturiert das einführende Gruppengespräch durch lenkende Fragen, gibt einen zu bearbeitenden Verkehrsunfall anhand von anschaulichen Bildmaterialien vor und leitet die Teilnehmer in der Kleingruppenarbeit an. Die Teilnehmer sind aufgefordert, eigene Erfahrungen aus dem Straßenverkehr in das Gruppengespräch einzubringen. Die Ergebnisse des Gruppengesprächs setzen sie in der anschließenden Kleingruppenarbeit durch die selbstständige Bearbeitung von Arbeitsaufgaben um.

Der Moderator sollte mit den Methodiken der Moderation von Gruppengesprächen vertraut sein und aus seiner beruflichen Praxis über fundierte Fachkenntnisse zur Fahrzeugsicherheit, Fahrzeugtechnik und Verkehrssicherheit verfügen. Als Moderatoren sind Unfallgutachter der technischen Prüfstellen mit Fähigkeiten zur Moderation von Gruppengesprächen oder Berufsschullehrer und Ausbildungsmeister für Kfz-Technik besonders geeignet.

## 3) Vor- und Nachbereitung

Im Vorfeld des Workshops bereitet der Moderator ein Fallbeispiel eines Verkehrsunfalls anhand von Photos und Skizzen vor. Für die Kleingruppenarbeit werden Aufgabenstellungen und leitende Fragen formuliert sowie Materialien (Photos, Skizzen, Erläuterungen) zusammengestellt. Hierfür erforderliche Unterlagen können beispielsweise bei einer Sachverständigenstelle für Unfallanalyse zu beschafft werden.

Die Nachbereitung des Workshops kann anhand der visualisierten Arbeitsergebnisse und der verwendeten Materialien erfolgen. Wird eine weitere öffentliche Präsentation angestrebt, sollte der Moderator die Teilnehmer darin unterstützen, die Ergebnisse ihrer Kleingruppenarbeit als Plakate oder Präsentationen zu gestalten. Hierfür ist zusätzliche Zeit einzuräumen.

#### 4) Bewertung und Ergebnissicherung

Der Moderator bewertet das Gruppengespräch durch Beobachtung des Workshopverlaufs und durch Auswertung der dokumentierten Arbeitsergebnisse. Für die Bewertung werden folgende Kriterien vorgeschlagen:

Prozessqualität:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wirken die Teilnehmer durch eigene Erfahrungsberichte aktiv am Gruppengespräch mit?</li> <li>• Erarbeiten die Kleingruppen selbsttätig Lösungen zu den gestellten Aufgaben?</li> </ul>
Ergebnisqualität:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gelingt es den Teilnehmern, wichtige Ursachen von Verkehrsunfällen aufzudecken und darzustellen?</li> <li>• Welche Schlussfolgerungen ziehen die Teilnehmer aus dem Gruppengespräch für ihre Verantwortung im Straßenverkehr?</li> </ul>
Strukturqualität:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Können die Teilnehmer die Kleingruppenarbeit anhand der bereitgestellten Hilfsmittel und Materialien ergebnisorientiert durchführen?</li> <li>• Sind die Größe und die Zusammensetzung der Teilnehmergruppe für die Durchführung des Gruppengesprächs angemessen?</li> </ul>

Erläuterung:

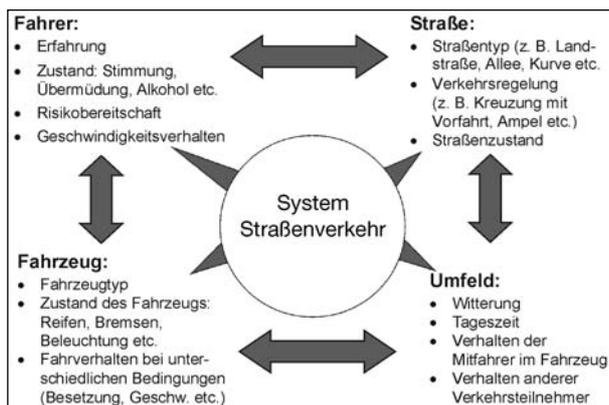
Verkehrsunfälle sind keine Zufälle und sind selten auf eine Ursache allein zurückzuführen. Der Straßenverkehr ist ein komplexes System. Fahrer, Fahrzeug, Straße und Umfeldbedingungen wirken als Teilsysteme zusammen. Zum Verkehrsunfall kommt es, wenn einige dieser Elemente des Straßensystems ein fehlerhaftes Verhalten zeigen und miteinander in Konflikt geraten. Typische Konflikte und Fehlhandlungen, die zum Verkehrsunfall führen, sind z. B.:

- das Abkommen von der Fahrbahn, da der Fahrer bei überhöhter Geschwindigkeit („Fahrer“, „Fahrzeug“) in einer Kurve („Straße“) von seinen Mitfahrern („Umfeld“, „Fahrer“) abgelenkt wurde; auf Grund der Vollbesetzung zeigte der Pkw ein für den Fahrer ungewohntes Fahrverhalten („Fahrer“, „Fahrzeug“),
- das Auffahren auf ein vorausfahrendes Fahrzeug beim Einfädeln („Straße“), da der unerfahrene Fahranfänger („Fahrer“) damit beschäftigt war, den nachfolgenden Verkehr zu beobachten („Umfeld“) und deshalb das Verhalten des Vorausfahrenden nicht wahrgenommen hatte. Auf Grund nasser Fahrbahn und abgefahrener Reifenprofile verlängerte sich der Anhalteweg des Fahrzeugs mit („Umfeld“, „Fahrzeug“).

Der wichtigste Einflussfaktor in der Ursachenkette ist der Mensch. Der Fahrer beeinflusst durch seine Entscheidungen die Verkehrssituation. Durch sein Verhalten, v. a. durch die Wahl seiner Geschwindigkeit, löst er den Verkehrsunfall aus oder kann ihn durch richtige Wahrnehmung und rechtzeitiges Gegensteuern ggf. noch verhindern. Erst wenn die Verkehrsteilnehmer die verschiedenen Teilsysteme des Straßenverkehrs kennen und ihr Verhalten daran orientieren, ist sicheres Verhalten im Straßenverkehr möglich.

#### C Anhang „Fahrzeugsicherheit – Unfallursachen“

##### Entstehung eines Verkehrsunfalls im System von Fahrer, Fahrzeug, Straße und Umfeld – Schematische Darstellung



#### Anspracheform 6 „Verkehrswissensquiz“

##### A Inhaltskonzept

##### 1) Kurzbeschreibung

„Sicherheit und Rücksichtnahme sind wichtiger als Schnelligkeit.“ Unter diesem Motto stellen Jugendliche ihr Wissen zum Straßenverkehr unter Beweis. „Was macht einen guten Fahrer aus?“ „Wann wird das Überholen gefährlich?“ „Wie wirkt Alkohol auf die Fahrtüchtigkeit?“ Mit einer ansprechenden Power-Pointpräsentation werden die Teilnehmer

zur Mitwirkung an einem Wissensquiz in unterschiedlichen Teams motiviert. Es handelt sich um Fragen aus der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung, die für die Sicherheit junger Fahranfänger von besonderer Relevanz sind. Aufgaben zu Geschwindigkeit und Überholen, Alkohol und Drogen, zu Gefühlen im Straßenverkehr und zur Fahrerlaubnis auf Probe werden in ein spannendes Frage-Antwort-Spiel verpackt. Das Verkehrswissensquiz bietet einen Weg, Wissen und Einstellungen zum Straßenverkehr in lockerer und amüsanter Form zu vermitteln. Ziel ist es, die Jugendlichen anzuregen, ein realistisches Verständnis ihrer Kenntnisse und Einstellungen im Straßenverkehr zu gewinnen.

## 2) Angestrebte Ziele/Ergebnisse

Die Teilnehmer können ihren Kenntnisstand und ihre Einstellungen zu gefahrungsrelevanten Fragen des Straßenverkehrs einschätzen. Die Teilnehmer werden motiviert, miteinander über Fragen der Verkehrssicherheit ins Gespräch zu kommen.

## 3) Zielgruppe

Alter:

16 bis 24 Jahre

Teilnehmergröße:

maximal 25 Personen

Weitere Voraussetzungen:

Mindestens ein Drittel der Teilnehmer sollte über eine Fahrerlaubnis für Pkw oder Motorrad und über erste Fahrerfahrungen verfügen.

## 4) Rahmenbedingungen

Dauer:

60 bis 70 Minuten

Ort:

Raum für 25 Personen

Medien:

Power-Pointpräsentation zur Führung durch die Quizfragen, Spielkarten und Klebepunkte. Die Gewinner sollten als Anerkennung einen symbolischen Preis (z. B. einen Schlüsselanhänger, einen alkoholfreien Sekt o. Ä.) erhalten.

## B Durchführungskonzept

### 1) Ablauf

Einführung: Spielidee und Spielregeln

Einleitend erläutert der Moderator die Spielidee. Die Teilnehmer lösen die Quizaufgaben in Klein-

gruppen („Wissensteams“), um sich bei komplizierten Fragen untereinander zu beraten und über das Thema Verkehrssicherheit ins Gespräch zu kommen. Ziel des Spiels ist es, die Kompetenzen der Teams zur Verkehrssicherheit darzustellen. Insgesamt sind sechs Aufgaben aus fünf Themenbereichen zu bearbeiten:

- Geschwindigkeit und Überholen,
- Alkohol und Drogen,
- Emotionen im Straßenverkehr,
- Zulassung und Betrieb des Fahrzeuges,
- Regelungen während der Probezeit.

Jedes Team geht mit 10 Punkten an den Start, um durch richtige Antworten seine Punkte möglichst auf null abzubauen. Ist sich ein Team bei einer Frage unsicher, kann es sich die Zahl der richtigen Antworten anzeigen lassen. In diesem Falle wird mit der richtigen Antwort jedoch nur die Hälfte der möglichen Punktzahl erzielt. Weiterhin hat jedes Team während des Spiels einmal die Möglichkeit, eine Frage, die es nicht beantworten kann, gegen eine andere zu tauschen.

### Durchführung des Verkehrswissensquiz

Nach der Erläuterung der Spielregeln beginnt das Spiel mit der Auswahl der ersten Frage. Ein Gruppenmitglied liest die Frage und die Antwortvorgaben laut und deutlich vor. Danach hat das Team eine Minute Zeit, sich zu beraten und die Frage zu beantworten. Die anderen Wissensteams setzen das Quiz mit Fragen aus demselben Themenbereich im Uhrzeigersinn fort. Hat jedes Team eine Frage aus dem ersten Themenbereich beantwortet, eröffnet das zweite Team mit der Wahl eines zweiten Themengebietetes die zweite Spielrunde.

### Auswertung und Prämierung

Sobald jedes Team seine Fragen bearbeitet hat, ist das Wissensquiz abgeschlossen. Der Endpunktestand wird errechnet und der Sieger bestimmt. Bei Punktgleichstand entscheidet eine Schätzfrage aus dem Bußgeldkatalog über den Sieger. Die Auswertung der Spielergebnisse erfolgt über den Vergleich der erreichten Punkte:

- Wissensteams, die ihre Punktezahl auf 2 oder sogar null reduziert haben, konnten mindestens vier Aufgaben richtig lösen und haben damit ihr Wissen und ihre Kompetenzen zur Verkehrssicherheit überzeugend dargelegt.

- Wissensteams, die 3 bis 9 Punkte erreicht haben, konnten in der Regel weniger als die Hälfte der Aufgaben richtig lösen. Sie sollten ihr Wissen weiter verbessern.
- Wer am Ende des Spiels immer noch 10 Punkte hat, konnte keine Frage richtig beantworten oder hatte genauso viele richtige wie falsche Antworten. Diese Teilnehmer sollten dringend etwas für ihr Verkehrswissen tun.

## 2) Moderator-Teilnehmer-Interaktion

Der Moderator leitet das Spiel ähnlich wie der Quiz-Master eines Gewinnspiels. Mit der Vorgabe einer Wettbewerbssituation spornt er die Teilnehmer an, ihr Wissen zu präsentieren und sich neue Kenntnisse anzueignen. Er ergänzt die Antworten der Teilnehmer mit erläuternden Hintergrundinformationen, um den Spielablauf informativer zu gestalten. Durch Nachfragen regt er die Gruppen zu einer weiteren Diskussion an. Die Teilnehmer sind aufgefordert, in ihren Teams zusammenzuarbeiten, um das beste Ergebnis zu erzielen.

Die Moderation kann von ehrenamtlichen Mitarbeitern der Verkehrswachen oder von geschulten Studenten übernommen werden. Die Moderatoren sollten über Erfahrungen in der Leitung von Gruppengesprächen und über Hintergrundwissen zu den Themen des Verkehrswissensquiz verfügen. Da in der Moderation mehrere Aufgaben gleichzeitig zu erfüllen sind (Erläuterung der Quizfragen und Verfolgung des Spielstandes), empfiehlt sich eine Leitung durch zwei Moderatoren.

## 3) Vor- und Nachbereitung

In der Vorbereitung macht sich der Moderator mit den Hintergrundinformationen zu den Aufgaben des Verkehrswissensquiz vertraut. Er klärt die technischen Voraussetzungen für die Power-Pointpräsentation (Verfügbarkeit von Laptop, Beamer, Projektionsfläche).

## 4) Bewertung und Ergebnissicherung

Zum Abschluss eines Wissensquiz notiert der Moderator den jeweils erreichten Punktestand der Wissensteams. Damit kann er im Vergleich von mehreren Durchführungen abschätzen, ob die ausgewählten Fragen für den Erfahrungs- und Kenntnisstand der Zielgruppe angemessen sind. Für die

Bewertung des Verkehrswissensquiz durch Beobachtung und Befragung der Teilnehmer und durch Selbsteinschätzung des Moderators sind folgende Kriterien vorgesehen:

Prozessqualität:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Können die Teilnehmer die Spielidee zügig nachvollziehen und umsetzen?</li> <li>• Wirken die Teilnehmer in Kleingruppen aktiv am Wissensquiz mit?</li> </ul>
Ergebnisqualität:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beraten die Teilnehmer in ihren Teams unterschiedliche Lösungsmöglichkeiten der gestellten Aufgaben?</li> <li>• Werden die Teilnehmer im Verlauf des Wissensquiz zum Erfahrungs- und Meinungsaustausch angeregt?</li> </ul>
Strukturqualität:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sind die Quizaufgaben für den Erfahrungs- und Kenntnisstand der Teilnehmer angemessen (weder Über- noch Unterforderung)?</li> <li>• Sind die Größe und die Zusammensetzung der Teilnehmergruppe für die Durchführung des Gruppengesprächs angemessen?</li> <li>• Wie wird die Power-Pointpräsentation von den Teilnehmern bewertet?</li> </ul>

## Anspracheform 7 „Schülerwettbewerb“

### A Inhaltskonzept

#### 1) Kurzbeschreibung

„Kreative Ideen für die Verkehrssicherheit“ – unter diesem Motto gestalten Jugendliche Plakate, Texte, Bildgeschichten, Ton- oder Videospots zum Thema „Verkehrssicherheit für junge Fahrerinnen und Fahrer“. Die Arbeiten werden im Rahmen eines schulischen Wettbewerbs erstellt. Die besten Ergebnisse werden in einer Ausstellung veröffentlicht. Damit erhalten Jugendliche die Chance, eine landesweite Kampagne zur Verkehrssicherheit junger Fahranfänger durch eigene Beiträge mitzugestalten (in dem Modellprojekt gestalteten die Ju-

gendlichen Motive für die Projektstage von move). Durch die intensive Beteiligung der Jugendlichen werden eine größere Akzeptanz und Zielgruppennähe der Kampagne erwartet. Ziel ist es, die teilnehmenden Jugendlichen zu einer intensiven Auseinandersetzung mit dem Unfallrisiko ihrer Altersgruppe zu motivieren.

## 2) Angestrebte Ziele/Ergebnisse

Die Jugendlichen setzen das Thema „Verkehrssicherheit für junge Fahranfänger“ kreativ um. Die geschaffenen Arbeiten sind geeignet, die Zielgruppe der jungen Fahranfänger anzusprechen, und können im Rahmen der Verkehrssicherheitsansprache junger Fahrer präsentiert werden.

## 3) Zielgruppe

Alter:

16 bis 24 Jahre

Teilnehmergröße:

Keine Begrenzung

Weitere Voraussetzungen:

Angesprochen sind Schülerinnen und Schüler ab der 10. Jahrgangsstufe an allgemeinbildenden und berufsbildenden Schulen.

## 4) Rahmenbedingungen

Dauer:

Drei bis acht Unterrichtsstunden, je nach Art und Umfang der gestellten Aufgaben

Ort:

Der Wettbewerb wird an Schulen durchgeführt.

Medien:

Praxisleitfaden für Lehrer mit Vorschlägen zur Wettbewerbsumsetzung, Plakate zur Information der Schüler (siehe Anhang C).

Weitere Voraussetzungen:

Pauschale Kostenerstattung von Materialien zur Wettbewerbsdurchführung durch den Projektträger (z. B. 100 € je Schulklasse), Prämierung der eingereichten Arbeiten mit einer Veröffentlichung (Internetseite des Projektträgers, Wanderausstellung), ggf. Sachpreise für die besten Arbeiten (z. B. Fahrrad, Sicherheitstraining etc.).

Kooperation:

Der Wettbewerb wird in Kooperation mit Kunstlehrern und einem Grafiker oder Designer durchgeführt.

## B Durchführungskonzept

### 1) Ablauf

Der Schülerwettbewerb wird unter Leitung eines Kunstlehrers durchgeführt. Ein schulexterner Fachberater (Grafiker, Designer) unterstützt als Moderator Schüler und Lehrer in der Wettbewerbsdurchführung. Er sollte den Schülerwettbewerb zunächst vorstellen, während die anschließende Umsetzung der Schülerarbeiten von einem Lehrer angeleitet wird.

Vorstellung des Schülerwettbewerbs

In einer Auftaktveranstaltung stellt der Moderator die Ziele und Aufgaben des Wettbewerbs vor und bittet Schüler und Lehrer um Mitwirkung:

- Zum Einstieg sind die Schüler aufgefordert, über ihre Erfahrungen im Straßenverkehr zu berichten, z. B. „Welche Verhaltensweisen prägen den Alltag auf unseren Straßen?“ Die Jugendlichen sollen hierbei eine Problemauflistung zur Verkehrssicherheit aus ihrer Sicht vornehmen.
- Ausgehend von dieser Bestandsaufnahme werden dann Ideen und Wünsche als Gegenentwürfe für ein verkehrssicheres Verhalten entwickelt. „Wie würdet ihr vorgehen, um gleichaltrige Jugendliche für das Thema der Verkehrssicherheit zu gewinnen?“ Ziel ist es, Aussagen zu formulieren, mit denen Jugendliche für ein verkehrssicheres Verhalten motiviert werden können. Die Jugendlichen können beispielsweise soziale Regeln für den Straßenverkehr benennen (z. B. Rücksicht, Voraussicht, Umsicht), oder bestimmte Fahrertypen, die ein positives Image ausstrahlen (z. B. der Ausgeglichene, der Zuverlässige etc.), oder auch eine konkrete Botschaft, die bei Jugendlichen „ankommt“.
- Die Botschaften werden nun in Bilder, Texte oder andere Gestaltungselemente umgesetzt. Die Jugendlichen entscheiden selbst, mit welchen Medien sie ihre Aussagen umsetzen wollen. Möglich sind Plakate, Comics, Flyer, Aufkleber oder auch Ton- oder Videospots. Der Moderator vereinbart mit Schülern und Lehrern einen konkreten Zeitplan für das weitere Vorgehen und sichert ihnen seine Unterstützung bei der Realisierung der Wettbewerbsideen zu.

Realisierung der Arbeiten

Sobald Entwürfe vorliegen, berät der Moderator Schüler und Lehrer in offenen Fragen zur Realisie-

rung ihrer Motive. Die fertigen Ergebnisse werden in einem gemeinsamen Gruppengespräch ausgewertet, in dem jeder Projektteilnehmer seine Arbeiten vorstellt.

**Prämierung und Verwendung der Wettbewerbsergebnisse**

Die Wettbewerbsergebnisse werden von einer Jury des Projektträgers bewertet und prämiert. Kriterien für die Bewertung sind der Bezug zum Thema „Verkehrssicherheit für junge Fahrerinnen und Fahrer“ sowie die Kreativität und Originalität der Arbeiten. Die prämierten Arbeiten werden veröffentlicht und zu einer Ausstellung zusammengestellt. Die Ausstellung wird landesweit an Schulen präsentiert, um auf die Aktivitäten von Jugendlichen zur Verkehrssicherheit aufmerksam zu machen und weitere Teilnehmer für den Wettbewerb zu gewinnen. Darüber hinausgehend können die besten Arbeiten ggf. mit zusätzlichen Sachpreisen ausgezeichnet werden.

## 2) Moderator-Teilnehmer-Interaktion

Der Moderator bereitet den Schülerwettbewerb organisatorisch vor und begleitet Schüler und Lehrer in der Wettbewerbsdurchführung. Er knüpft den Kontakt zu den Schulen, stellt die Ziele und Aufgaben des Wettbewerbs in den Schulen vor, berät die Schüler in der Realisierung ihrer Entwürfe und wirkt an der Auswertung und Prämierung der Wettbewerbsergebnisse mit. Die Jugendlichen sind aufgefordert, mit Unterstützung von Lehrer und Moderator selbstständig leitende Botschaften für die Verkehrssicherheitsansprache junger Fahranfänger zu formulieren und gestalterisch umzusetzen.

Der Moderator sollte über Erfahrungen in der Bildungsarbeit mit Jugendlichen und über Kenntnisse zur Verkehrssicherheit junger Fahranfänger verfügen. Idealerweise verfügt er über berufliche Praxis als Grafiker oder Designer. Damit kann er die Teilnehmer in ihrer Arbeit fachgerecht unterstützen und sie mit der Vermittlung von Kenntnissen in der Gestaltungstechnik zur Mitarbeit motivieren.

## 3) Vor- und Nachbereitung

Um dem Schülerwettbewerb einen verbindlichen Rahmen zu geben, sollte die Aktion im Vorfeld beim zuständigen Kultusministerium angemeldet werden. Spätestens drei Monate vor dem Beginn der Aktion sollten die Schulen schriftlich zu einer Teilnahme am Wettbewerb eingeladen werden. Dem Schreiben werden ein Leitfaden zur Wettbewerbsteilnahme mit

Hintergrundinformation und Umsetzungsvorschlägen für Lehrer sowie ein Wettbewerbsaufruf an die Schüler zum Aushang in den Schulen beigefügt. Ca. eine Woche nach dem Versand der Briefe sollte der Moderator mit den Schulen telefonisch Kontakt aufnehmen, um weitere Vereinbarungen zu treffen.

Alle eingereichten Arbeiten werden von einer Jury des Projektträgers bewertet. Bei der Durchführung eines kleinen Wettbewerbs mit einer oder zwei teilnehmenden Schulklassen sollten sämtliche Arbeiten prämiert werden, die die Vorgaben der Wettbewerbsteilnahme erfüllen. Bei einer großen Zahl eingesandter Arbeiten ist unter den besten Ergebnissen eine Auswahl für die Prämierung vorzunehmen.

## 4) Bewertung und Ergebnissicherung

Der Moderator bewertet die Durchführung des Schülerwettbewerbs anhand der eingereichten Schülerarbeiten und einer Dokumentation des Projektverlaufs. Hierzu sind folgende Kriterien vorgesehen:

Prozessqualität:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wie viele Jugendliche nehmen an dem Wettbewerb teil?</li> <li>• Bringen die Teilnehmer eigene Ideen in den Wettbewerb ein?</li> </ul>
Ergebnisqualität:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erzielen die Teilnehmer ansprechende Ergebnisse zum Thema „Verkehrssicherheit für junge Fahrerinnen und Fahrer“?</li> <li>• Setzen sich die Teilnehmer intensiv mit dem Thema der Verkehrssicherheit auseinander?</li> <li>• Werden die Ergebnisse angemessen für die Kampagnenarbeit genutzt und veröffentlicht?</li> </ul>
Strukturqualität:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sind die Vorgaben (Aufgabenstellung, Zeitumfang, angestrebte Prämierung) für die Wettbewerbsdurchführung geeignet?</li> <li>• Sind die Materialien (Leitfaden für Lehrer, Plakatvorlage zum Schüleraufruf) für die Wettbewerbsdurchführung geeignet?</li> </ul>

## C Anhang „Schülerwettbewerb“

**Institut für angewandte  
Familien-, Kindheits- und Jugendforschung  
an der Universität Potsdam**

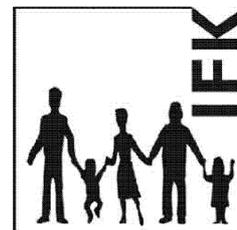
Institute for Applied Research on Childhood, Youth, and the Family

16727 Oberkrämer OT Vehlefanz, Burgwall 15

Tel.: 03304 / 39 70 10; Fax: 03304 / 39 70 16

E-Mail: [ifk@rz.uni-potsdam.de](mailto:ifk@rz.uni-potsdam.de)

Internet: <http://www.uni-potsdam.de/u/ifk>



14. Mai 2004

**Schülerwettbewerb „Move – Modellprojekt Fahranfänger“  
der Landesverkehrswacht Sachsen-Anhalt**

Leitfaden zur Wettbewerbsteilnahme  
Information für Lehrerinnen und Lehrer

**Unfallrisiko von jungen Fahranfängern**

Jugendliche wollen mit dem Auto, Moped oder Motorrad mobil sein. Gleichzeitig sind sie unter allen Altersgruppen am stärksten im Straßenverkehr gefährdet. Allein auf den Straßen Sachsen-Anhalts sterben jährlich mehr als 100 Jugendliche und junge Erwachsene im Alter von 16 bis 24 Jahren bei Verkehrsunfällen. Nachtfahrten – insbesondere an Wochenenden, fehlende Erfahrung, Selbstüberschätzung und Risikobereitschaft sind die wichtigsten Ursachen für das Unfallrisiko junger Menschen im Straßenverkehr.

**Das „Move-Projekt“**

Unter dem Titel „Move-Modellprojekt Fahranfänger“ wird die Landesverkehrswacht in diesem Jahr 45 Projektstage zur Verkehrssicherheit an Gymnasien, Gesamtschulen und berufsbildenden Schulen in Sachsen-Anhalt realisieren. Im Zentrum der Projektstage steht das hohe Unfallrisiko von Jugendlichen im Straßenverkehr als Fahranfänger eines Pkw, Motorrads oder Mopeds und als Mitfahrer. Workshops mit Gruppendiskussionen, ein Rahmenprogramm mit Life Acts und Videoeinblendungen sowie Übungen an Gurtschlitten, Fahrsimulator und anderen Lerngeräten sollen die Jugendlichen anregen, sich aktiv mit dem Verkehrsrisiko ihrer Altersgruppe auseinander zu setzen. Das Modellvorhaben wird vom Bundesverkehrsministerium gefördert und vom Institut für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung (IFK) an der Universität Potsdam wissenschaftlich begleitet. Auch Ihre Schule nimmt an diesen Projekttagen teil.

**Schülerwettbewerb**

Im Rahmen von „Move“ findet ein Schülerwettbewerb mit kreativen Arbeiten (Texte, Grafiken, bildnerische Objekte...) zum Thema „Verkehrssicherheit junger Fahrerinnen und Fahrer“ statt. Die geschaffenen Produkte sollen jugendliche Verkehrsteilnehmer ansprechen und sie für verkehrssicheres Verhalten motivieren. Zielgruppe des Wettbewerbs sind Jugendliche im Alter von 14 bis 24 Jahren.

Für die praktische Umsetzung steht ein breites Spektrum an Möglichkeiten offen: Es können beispielsweise ein zugkräftiges Motto, ein Logo, ein Comic, eine Identifikationsfigur oder ein sonstiges Objekt erarbeitet und eingereicht werden.

### **Anregung zum Vorgehen**

Die Wettbewerbsbeiträge können im Kunstunterricht oder in außerunterrichtlichen Arbeitsgemeinschaften erstellt werden. Dies könnte so aussehen:

- Einstiegsfrage an die Schüler: „Wie würdet Ihr vorgehen, um gleichaltrige Jugendliche für das Thema Verkehrssicherheit zu gewinnen?“
- Die Schüler nennen Beispiele für das Verhalten im Straßenverkehr, wie sie es aus ihrem Alltag kennen. (Hier kann ordentlich „Dampf abgelassen“ werden). Ziel ist es, den Kopf frei zu bekommen für Neues!
- Entwicklung von Ideen und Wünschen für ein verkehrssicheres Verhalten im Straßenverkehr...
- Beschreibung von Fahrertypen, die ein positives Image ausstrahlen ...
- Formulierung einer Botschaft, die bei Jugendlichen ankommt ...
- Gestalterische Umsetzung der Ideen und Konzepte in Bilder, Texte, Plakate, Comics, Flyer, Aufkleber, Plastiken, Ton- oder Videospots u. a. m.

### **Wer kann mitmachen?**

Mitmachen können alle Schülerinnen und Schüler der beteiligten Schulen ab der 10. Jahrgangsstufe. Einzel- und Gruppenarbeiten sind möglich. Jede wettbewerbsteilnehmende Schule erhält eine pauschale Aufwandserstattung von € 100,- für die entstehenden Sachkosten.

### **Einsendeschluss und Prämierung**

Die Arbeitsergebnisse sind bis zum 8. Juli 2004 (Beginn der Sommerferien) bei der Landesverkehrswacht Sachsen-Anhalt einzureichen. Die Arbeiten werden zu einer Wanderausstellung zusammengestellt und ab August 2004 auch in anderen Schulen gezeigt. Weiterhin werden die Wettbewerbsbeiträge auf der Internetseite der Landesverkehrswacht präsentiert.

Zu Beginn des nächsten Schuljahres werden weitere Schulen für den Wettbewerb angesprochen. Diese Schulen können ihre Beiträge bis zum 31. Oktober 2004 einreichen.

Sämtliche Beiträge der ersten und zweiten Wettbewerbsphase gehen in eine Endauswahl ein. Am Ende des Jahres werden die besten Arbeitsergebnisse für eine Prämierung ausgewählt.

### **Wie werden die Arbeiten beurteilt?**

Ein Team des „Move-Projekts“ wird die Arbeiten bewerten. Wichtig sind der Bezug zum Thema „Verkehrssicherheit für junge Fahrer“ sowie die Kreativität und Originalität der Arbeit. Ziel ist eine wirksame Ansprache von jungen Menschen für das Anliegen der Verkehrssicherheit.

### **Fragen zum Wettbewerb?**

Falls Sie weitere Fragen zu unserem Projekt oder zum Schülerwettbewerb haben, wenden Sie sich an folgende Ansprechpartner:

Institut für angewandte Familien-,  
Kindheits- und Jugendforschung e. V.  
(IFK) an der Universität Potsdam  
Burgwall 15  
16727 Oberkrämer

Andreas Krampe  
Tel.: 03304-397023  
Fax: 03304-397016  
E-Mail: [akrampe@uni-potsdam.de](mailto:akrampe@uni-potsdam.de)

Landesverkehrswacht Sachsen-Anhalt  
Klosterwuhne 40  
39124 Magdeburg  
Tel.: 0391-251 52 97 / -99  
Fax: 0391-251 52 98  
E-Mail: [lvw.sachsen-anhalt@t-online.de](mailto:lvw.sachsen-anhalt@t-online.de)

## **Anspracheform 8 „Internetportal“**

### **A Inhaltskonzept**

#### **1) Kurzbeschreibung**

Mit der Einrichtung eines Internetportals wird eine Plattform zur Kommunikation zwischen Projektträger, Jugendlichen, Schulen und Partnern des Projektes move und zur Außendarstellung geschaffen. Das Internetportal stellt die aktuellen Veranstaltungstermine, die Angebote und Moderatoren der Projekttag vor. Auf einer Kreativseite werden Jugendliche aufgefordert, an der Gestaltung und Aktualisierung des Internetportals mitzuwirken. Ziel des Internetportals ist es, über das Projekt move zu informieren und weitere Interessenten zur Teilnahme zu gewinnen. Mit der Aufforderung, eigene Beiträge in das Internetportal einzustellen, sollen Jugendliche motiviert werden, sich aktiv an der Gestaltung des Projektes move zu beteiligen.

#### **2) Angestrebte Ziele/Ergebnisse**

Jugendliche, Lehrer und Projektpartner werden über die Termine und Angebote des Projektes move informiert. Projektberichte von Jugendlichen zu ihren Projekttagen regen zum Erfahrungsaustausch an.

#### **3) Zielgruppe**

- Jugendliche im Alter von 16 bis 24 Jahren
- Lehrer der Sekundarstufe II an allgemeinbildenden und berufsbildenden Schulen
- Träger der Verkehrssicherheit und Sponsoren, die das Projekt move unterstützen

#### **4) Rahmenbedingungen**

- Anmeldung einer eigener Domain im Internet mit einer griffigen Bezeichnung (z. B. www.move-projekt.de)
- Kontinuierliche Pflege und Aktualisierung des Internetportals
- Vor-Ort-Unterstützung der teilnehmenden Schulen, um Jugendliche und Lehrer für die Mitwirkung an der Gestaltung und Aktualisierung des Internetportals zu gewinnen
- Um eine breite Nutzung des Internetportals durch die Jugendlichen zu gewährleisten, sollten Plakate oder Flyer mit Informationen über die Nutzungsmöglichkeiten des Internetportals erstellt und während der Projekttag verteilt werden.

## **B Durchführungskonzept**

### **1) Ablauf**

#### Vorbereitung

Das Internetportal wird durch eine IT-Fachkraft gestaltet, programmiert und in das Internet eingestellt. Im Vorfeld der Internetprogrammierung werden ein Strukturschema für den Aufbau des Internetportals erarbeitet, geeignete Formate für eine interaktive Nutzung ausgewählt (Kontaktformulare für Nutzerfeedback oder Diskussionsforum) sowie die benötigten Inhalte und Gestaltungselemente bereitgestellt. Plakate und Flyer werden vorbereitet, mit denen an den projektbeteiligten Schulen für eine Nutzung des Internetportals geworben werden soll.

#### Durchführung

Sobald das Internetportal online ist, müssen seine Inhalte kontinuierlich gepflegt und aktualisiert werden. Ein Mitarbeiter des Projektträgers übernimmt die Aufgabe, die projektbeteiligten Schulen über das Internetportal und über die Beteiligungsmöglichkeiten zu informieren. Beispielsweise können die Schüler ihren Projekttag auf Photos oder Video dokumentieren. Diese Dokumentation und die Ergebnisse der Workshops des Projekttag werden dann in das Internetportal eingestellt. Weiterhin können die Schüler eigene Internetseiten erstellen, die mit dem Internetportal verlinkt werden. Im Rahmen der Vorbereitungen der Projekttag berät er die Schulen über die Möglichkeiten, Schüler an der Gestaltung und Aktualisierung des Internetportals zu beteiligen, und klärt die hierfür notwendigen Voraussetzungen (z. B. technische Voraussetzungen, personelle Unterstützungsmöglichkeiten etc.).

Während der Projekttag steht der Projektmitarbeiter Schülern und Lehrern, die eigene Beiträge zum Internetportal erstellen möchten, mit Rat und Tat als Ansprechpartner zur Seite. Er sichert den Rücklauf der Ergebnisse an den Internet-Programmierer und gewährleistet ihre Weiterbearbeitung für das Internetportal.

Der Internet-Programmierer sorgt für eine zeitnahe Aktualisierung des Internetportals. Er beantwortet E-Mail-Anfragen und digitalisiert die Ergebnisse der Schülerarbeiten (Text-, Bild-, Tonmaterialien) für das Internetportal. Wurde ein Diskussionsforum eingerichtet, übernimmt er die regelmäßige Betreuung der Teilnehmerbeiträge.

**Auswertung**

Im Projektteam wird die Nutzung des Internetportals (E-Mail-Anfragen, eingereichte Schülerarbeiten) regelmäßig ausgewertet und über die weitere Ausgestaltung des Internetportals beraten. Damit können die Wünsche der Jugendlichen zur Gestaltung der Projektstage zeitnah in die laufende Projektarbeit eingebracht werden.

**2) Moderator-Teilnehmer-Interaktion**

Die Erstellung des Internetportals darf sich nicht auf die technischen Aspekte der Gestaltung und Programmierung beschränken. Um eine breite und interaktive Nutzung zu erreichen, sollte ein Mitarbeiter des Projektträgers beauftragt werden, Lehrer und Schüler in persönlichen Gesprächen über das Internetportal zu informieren und vor Ort in der Mitwirkung an der Gestaltung des Internetportals unterstützen. Erwünscht wird von den Jugendlichen, dass sie mit der Einrichtung des Internetportals verstärkt Möglichkeiten nutzen, sich über die Angebote der Projektstage aktiv zu informieren und diese selbsttätig mit zu gestalten.

Der Projektmitarbeiter sollte offen sein für die Erfahrungswelt von Jugendlichen und über Geschick im kreativen Umgang mit Gestaltungsmaterialien (Bilder, Texte, Ton) verfügen. Vertiefte Kenntnisse in der Internetprogrammierung sind nicht erforderlich.

**3) Bewertung und Ergebnissicherung**

Die Bewertung und Ergebnissicherung des Internetportals erfolgten über die Dokumentation der Tätigkeit des Moderators und eine kontinuierliche Auswertung der Nutzung des Internetportals. Hierzu sind folgende Kriterien vorgesehen:

Prozessqualität:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Werden die projektbeteiligten Schulen persönlich über die Nutzungsmöglichkeiten des Internetportals informiert?</li> <li>• Werden die Jugendlichen durch den Moderator in der Erstellung eigener Beiträge zum Internetportal unterstützt?</li> <li>• Wird das Internetportal zeitnah gepflegt und aktualisiert?</li> </ul>
------------------	---

Ergebnisqualität:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wie viele und welche Personen nutzen das Internetportal (z. B. Zahl der Zugriffe auf das Internetportal, Zahl der E-Mail-Anfragen)?</li> <li>• Haben Jugendliche eigene Beiträge erstellt, die in das Internetportal eingestellt werden können?</li> </ul>
Strukturqualität:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ist das Internetportal für die angestrebten Zielgruppen ansprechend und informativ gestaltet?</li> <li>• Sind die begleitenden Materialien (Flyer, Plakate) und die persönlichen Beratungsgespräche an Schulen für die Werbung zum Internetportal geeignet?</li> </ul>

**Anspracheform 9 „Nachbereitung des Projektstages“**

**A Inhaltskonzept**

**1) Kurzbeschreibung**

Schüler, Lehrer und Projektträger werten in einem gemeinsamen Gespräch den durchgeführten Projekttag aus und beraten über Möglichkeiten, die Aktionen weiter zu verbessern. Ziel ist es, Vorschläge zu erarbeiten, die eine größere Resonanz und aktive Beteiligung an den Projekttagen ermöglichen. Das Nachbereitungsgespräch wird von einem Vertreter des Projektträgers oder einem externen Moderator moderiert und mit einem Ergebnisprotokoll dokumentiert.

**2) Angestrebte Ziele/Ergebnisse**

Schüler und Lehrer bewerten den Projekttag und erarbeiten Verbesserungsvorschläge für weitere Projektstage. Es werden konkrete Schritte für die Vorbereitung und Durchführung des nächsten Projektstages vereinbart.

**3) Zielgruppe**

Teilnehmer:  
Schüler im Alter von 16 bis 24 Jahren, Lehrer der Sekundarstufe II

Teilnehmergröße:  
maximal 25 Personen

Weitere Voraussetzungen:  
Schüler und Lehrer sollten möglichst an dem gesamten Projekttag mitgewirkt haben.

#### 4) Rahmenbedingungen

Dauer:  
45 bis 90 Minuten, die Gesprächsrunde sollte unmittelbar nach Abschluss des Projekttages stattfinden.

Ort:  
Raum für 25 Personen

Medien:  
Tafel oder Flip-Chart zur Visualisierung von Diskussionsergebnissen

Moderator:  
Die Moderation des Nachbereitungsgesprächs sollte von einem Mitarbeiter aus dem Team des Projektträgers oder von einer externen Fachkraft (beispielsweise Evaluator) übernommen werden.

### B Durchführungskonzept

#### 1) Ablauf

Vorstellung der Gesprächsrunde

Nach einer kurzen Vorstellungsrunde erläutert der Moderator Ablauf und Zielstellung des Nachbereitungsgesprächs. Die Moderation kann von einem Mitarbeiter des Projektträgers oder von einer externen Fachkraft (z. B. Evaluator) übernommen werden. Ziel des Gesprächs ist die Bewertung des Projekttages aus Sicht der Schüler und Lehrer sowie die gemeinsame Beratung über Perspektiven für zukünftige Projekttage.

Bewertung des Projekttages

Schüler und Lehrer bewerten den Projekttag nach seinen Stärken und Schwächen. Zentrale Gesichtspunkte der Diskussion sind die Informationen und Öffentlichkeitsarbeit des Projektträgers im Vorfeld des Projekttages, der Ablauf und die Angebote der Aktionen zum Projekttag sowie die Beteiligungsmöglichkeiten für die Schüler. Der Moderator hält die Ergebnisse der Teilnehmerbewertung an einer Tafel oder Flip-Chart fest und strukturiert das Gruppengespräch durch leitende Fragen:

- Informationen zum Projekttag
  - „Wie wurde an Ihrer Schule für die Teilnahme am Projekttag geworben?“
  - „Fühlen Sie sich über die Vorbereitungen zum Projekttag ausreichend informiert?“
- Realisierte Aktionen
  - „Welche Angebote des Projekttages haben Sie genutzt?“
  - „Welche Angebote fanden Sie besonders gut?“
  - „Welche fanden Sie uninteressant?“
  - „Wie sind die Moderatoren bei Ihnen angekommen?“
- Inhalte und Themen
  - „Welche Inhalte zum Thema ‚Junge Fahranfänger‘ haben Sie besonders angesprochen?“
  - „Welche Themen haben Sie vermisst?“ „Welche Themen fanden Sie überflüssig?“
- Beteiligung und erreichte Ergebnisse des Projekttages
  - „Wie bewerten Sie Ihre Möglichkeiten, am Projekttag aktiv mitzuwirken?“ „Waren Ihre Meinung und Mitwirkung als Teilnehmer gefragt?“
  - „Was haben Sie Neues zur Verkehrssicherheit erfahren?“ „Hat der Projekttag Sie angeregt, über Ihr Verhalten und Ihre Verantwortung im Straßenverkehr nachzudenken?“

Schlussfolgerungen für den nächsten Projekttag

In der zweiten Gesprächsphase werden Perspektiven für weitere Projekttage erörtert. „Wie können sich die Schüler stärker an der Vorbereitung und Durchführung der Projekttage beteiligen?“ Der Moderator fordert die Jugendlichen auf, hierzu eigene Ideen zu entwickeln. So können Schüler, die in Vereinen aktiv sind (z. B. Jugendfeuerwehr, DRK, Sportverein), ihre Kontakte und Erfahrungen nutzen, um eigene Beiträge zu gestalten. Ältere Schüler können jüngere Schüler als „Lotsen“ durch den Projekttag begleiten. Schüler bilden mit Unterstützung eines Lehrers eine Arbeitsgruppe, in der sie eigene Ideen vorbereiten, umsetzen und auswerten. Weiterhin kann die Gestaltung des Projekttages im schulischen Verkehrsunterricht erörtert werden.

Der Moderator fasst die Anregungen der Schüler auf einer Tafel oder Flip-Chart zusammen. Er lädt

die Schüler ein, weiterhin am move-Projekt mitzuwirken. Hierfür stellt er weitere Projektaktivitäten vor, z. B. den Schülerwettbewerb, das Internetportal und die Projektarbeit „Verkehrssicherheit in unserer Gemeinde“, die nur mit aktiver Beteiligung der Schüler realisiert werden können.

#### Konkrete Vereinbarung und Abschluss

Zum Abschluss werden konkrete Schritte für die Vorbereitung des nächsten Projekttages vereinbart. „Wer ist Ansprechpartner für den weiteren Kontakt?“ „Welche Schüler haben Interesse, an der Vorbereitung des nächsten Projekttages mitzuwirken?“ Der Moderator bedankt sich für die aktive Teilnahme und sichert seine weitere Kooperation mit der Schule zu.

### 2) Moderator-Teilnehmer-Interaktion

Der Moderator leitet das Gespräch durch offene Fragen, er fasst wichtige Zwischenschritte zusammen und sichert die Ergebnisse der Beratung. Schüler und Lehrer sind aufgefordert, den Projekttag aus ihrer persönlichen Sicht zu bewerten und ihre Vorschläge und Wünsche für weitere Aktionen einzubringen. Moderator und Teilnehmer sollen möglichst konkrete und verbindliche Vereinbarungen für die Vorbereitung des nächsten Projekttages treffen.

Der Moderator sollte über Erfahrungen in der Moderation von Gruppengesprächen mit Jugendlichen und Erwachsenen verfügen. Erwünscht sind Kenntnisse zur Verkehrssicherheit und zur Gestaltung von schulischen Projekttagen.

### 3) Vor- und Nachbereitung

Bereits während der Vorbereitungen des Projekttages muss die Schule über den Wunsch informiert werden, mit Schülern und Lehrern ein gemeinsames Auswertungsgespräch zu führen. Der Beauftragte für Verkehrserziehung und die Schülersprecher der Schule sollten gezielt für eine Teilnahme an dem Gespräch angesprochen werden.

Der Moderator dokumentiert die Projektauswertung, berät ihre Ergebnisse im Team des Projektträgers, um eine Realisierung der erarbeiteten Vorschläge zu gewährleisten.

### 4) Bewertung und Ergebnissicherung

Der Moderator sichert die Ergebnisse des Gesprächsverlaufs anhand eines Protokolls. Für die

Bewertung des Nachbereitungsgesprächs sind folgende Kriterien vorgesehen:

Prozessqualität:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wirken die Teilnehmer aktiv an dem Nachbereitungsgespräch mit?</li> <li>• Wird das Gruppengespräch transparent in unterschiedliche Gesprächsphasen gegliedert?</li> </ul>
Ergebnisqualität:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nehmen Schüler und Lehrer eine persönliche Bewertung des Projekttages vor?</li> <li>• Erarbeiten die Teilnehmer Vorschläge für eine Beteiligung von Schülern an der Vorbereitung und Durchführung der Projekttage?</li> <li>• Treffen Schule und Projektträger verbindliche Vereinbarungen für die Vorbereitung des nächsten Projekttages?</li> </ul>
Strukturqualität:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nehmen Schüler, Lehrer und ein Vertreter des Projektträgers an dem Nachbereitungsgespräch teil?</li> <li>• Ist die Größe der Gruppe für die Durchführung des Gruppengesprächs angemessen?</li> </ul>

## 4.2 Durchführungskonzepte der mobilen Lerngeräte

### Gurtschlitten

#### A Inhaltskonzept

##### 1) Kurzbeschreibung

Den Nutzen des Sicherheitsgurtes und eine Notbremsung live zu erleben bietet der Gurtschlitten. Der Gurtschlitten besteht aus einer Fahrerkabine, die auf einer schräg nach unten verlaufenden Gleitbahn montiert ist. Jeweils ein Teilnehmer fährt die Gleitbahn in drei Durchläufen hinunter. Zunächst fährt er ohne Bremsung auf den unteren Bock auf, dann erhält er die Aufgabe, die Kabine durch Bremsen rechtzeitig anzuhalten, und schließlich

muss er zusätzlich vor der Bremsung nach einer Handyatruppe greifen. Ziel ist es, die Jugendlichen für die Wirksamkeit des Sicherheitsgurtes und für das richtige Bremsverhalten in Gefahrensituationen zu sensibilisieren.

## 2) Angestrebte Ziele/Ergebnisse

Die Teilnehmer werden motiviert, den Sicherheitsgurt anzulegen, um sich vor Unfallverletzungen im Straßenverkehr zu schützen. Sie lernen, in einer Gefahrensituation die Bremse mit größtmöglicher und gleichmäßiger Kraft zu betätigen. Sie erfahren, dass Ablenkung im Straßenverkehr die Reaktionszeit entscheidend verlängert und damit zu unvermeidbaren Verkehrsunfällen führt.

## 3) Zielgruppe

Alter:

16 bis 24 Jahre

Teilnehmergröße:

Maximal 15 Personen

## 4) Rahmenbedingungen

Dauer:

Ca. drei bis fünf Minuten je Teilnehmer

Ort:

Freies Gelände, das mit einem Fahrzeug mit Anhänger zugänglich ist, ein Stromanschluss muss mit einem Verlängerungskabel erreichbar sein.

Medien:

Bei Ergänzung der Übungen durch eine Punktabfrage sind eine stabile Stelltafel mit großformatigem Papier sowie farbige Klebpunkte erforderlich.

## B Durchführungskonzept

### 1) Ablauf

Der Moderator erläutert zunächst die Zielstellung der Übungen. Mit der Simulation einer Kollision erleben die Jugendlichen die Kräfte eines Aufpralls am eigenen Körper. Sie erfahren, dass der Sicherheitsgurt bei einem Unfall lebensrettend ist, und üben das richtige Bremsverhalten in Notsituationen. Jeder Teilnehmer führt die Übungen am Gurtschlitten in einer Abfolge von drei Varianten durch:

- Zunächst fährt der Teilnehmer die Schräge ohne Bremsung hinab. Beim Aufprall auf den unteren Block kommt er mit dem Schrecken davon, da

ihn der Sicherheitsgurt vor Verletzungen bewahrt. Ziel dieser Übung ist es, die Teilnehmer zu motivieren, bei jeder Fahrt in einem Pkw den Sicherheitsgurt anzulegen.

- In der nächsten Übung soll der Teilnehmer die Fahrerkabine auf ein plötzliches Signal hin durch kräftiges Bremsen anhalten. Der Teilnehmer muss die Bremse schnell und mit größter Kraft gleichmäßig betätigen, bis die Fahrerkabine zum Stehen kommt. Ziel ist die Übung zügigen Bremsverhaltens in Gefahrensituationen.
- Im letzten Durchlauf nimmt der Teilnehmer während des Heruntergleitens eine Handyatruppe in die Hand, um zu „telefonieren“. Erst wenn er das Handy in die richtige Halterung zurückgelegt hat, wird das Bremspedal freigegeben. In der Regel gelingt es den Teilnehmern nicht, die Fahrzeugkabine rechtzeitig anzuhalten. Ziel dieser Übung ist die Erfahrung, dass Ablenkung in Gefahrensituation zum Unfall führen wird.

Der Moderator bittet die Teilnehmer, die Übungen nacheinander selbst auszuprobieren. Während der Übungen widmet er seine Aufmerksamkeit vorrangig dem aktiven Teilnehmer. Er fordert ihn auf, über seine Erfahrungen jeweils nach der Übung zu berichten, und motiviert die anderen Teilnehmer, sich zu beteiligen. Durch Erläuterungen und leitende Fragen zum Übungsablauf bezieht er möglichst viele Teilnehmer in den Übungsablauf ein.

### 2) Moderator-Teilnehmer-Interaktion

Der Moderator beschränkt sich nicht auf die technische Handhabung des Gurtschlittens. Im Gespräch mit den Jugendlichen versucht er darüber hinaus, Hintergrundwissen zu vermitteln, Aha-Effekte zu erzielen und Motive für riskante Verhaltensweisen aufzudecken. Deutlich verweist er auf die negativen Folgen, die ein falsches Verhalten (z. B. zu spätes oder falsches Bremsen, Fahren ohne Sicherheitsgurt) im Straßenverkehr nach sich zieht. An konkreten Beispielen zeigt er, wie sich die Jugendlichen richtig verhalten und wie sie falsches Verhalten vermeiden können. Hierzu sollte der Moderator die Jugendlichen unterstützen, ihr Verhalten realistisch einzuschätzen. Gleichzeitig sollte er die konkreten Vorteile von sicheren Verhaltensalternativen deutlich machen. Meint ein Jugendlicher z. B., es sei „uncool“, bei einer Fahrt mit Freunden den Sicherheitsgurt anzulegen, dann kann der Moderator zeigen, dass das Fahren ohne Sicherheits-

gurt überhaupt nichts mit „Coolsein“ zu tun hat. Vielmehr verbirgt sich hinter diesem Verhalten vielfach die Angst, sich in der Clique als Schwächling zu outen. Statt sich an die Gruppe anzupassen, sollte sich der Jugendliche in der Gruppe behaupten. Dies bringt nicht nur den Vorteil von mehr Sicherheit, sondern auch von Selbstvertrauen und Anerkennung.

Der Moderator bezieht möglichst alle Teilnehmer in den Übungsablauf ein. Vor Beginn der Übungen fragt er die Teilnehmer nach ihren Vorerfahrungen im Straßenverkehr (z. B. „Wer musste schon einmal eine Notbremsung ausführen?“ „Kommt es beim Autofahren in der Clique vor, dass Beifahrer sich nicht anschnallen?“). Zum Abschluss bittet er sie um eine Bewertung der Übungen. Für diese Teilnehmerbefragung bietet sich eine einfache Punkteabfrage an. Der Moderator bereitet Antwortvorgaben zu leitenden Fragen auf einer Stelltafel vor und fordert die Teilnehmer auf, den zutreffenden Antworten Klebepunkte zuzuordnen (z. B. „Haben Sie durch die Übung etwas Neues gelernt?“ „Ja, ich habe Wichtiges erfahren.“ „Nein, ich habe nichts Neues gelernt.“ „Teilweise“; Oder: „Wie können wir die Übungen am Gurtschlitten verbessern?“ „Mehr Übungen zum selber Ausprobieren“, „Mehr Informationen“, „Mehr Gespräche“). Damit kann er ein schnelles Meinungsbild erstellen und eine Diskussion in der Gruppe anregen. Von den Teilnehmern wird erwünscht, dass sie die Übungen unter Anleitung des Moderators selbstständig ausprobieren und bewerten.

Die Übungen am Gurtschlitten können von geschulten ehrenamtlichen Mitarbeitern der Verkehrswachten durchgeführt werden. Die Moderatoren müssen die technische Handhabung des Gurtschlittens sicher beherrschen und sollten über Erfahrungen in der Moderation von Gruppengesprächen mit Jugendlichen verfügen.

### 3) Vor- und Nachbereitung

In der Vorbereitung ist auf eine ausreichende Dimensionierung der Standfläche und einen Zugang zum Stromanschluss zu achten. Werden die Übungen mit einer Punkteabfrage ergänzt, sind eine Stelltafel mit leitenden Fragen und farbige Klebepunkte vorzubereiten.

### 4) Bewertung und Ergebnissicherung

Der Moderator bewertet die Übungen durch bewusste Beobachtung und durch Auswertung seiner

Gespräche mit den Jugendlichen. Für die Bewertung sind folgende Kriterien vorgesehen:

Prozessqualität:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Führen die Teilnehmer alle drei Phasen der Lerngeräteübung (Fahrt ohne Bremsung, Bremsübung, Bremsübung mit Handyattrappe) durch?</li> <li>• Gelingt es dem Moderator, einen kontinuierlichen Kontakt zu der gesamten Teilnehmergruppe aufzubauen?</li> </ul>
Ergebnisqualität:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wie viele Teilnehmer aus der Gruppe probieren die Übungen am Gurtschlitten selbst aus? Berichten die Teilnehmer über ihre Erfahrungen der Übung?</li> <li>• Wird mit der Lerngeräteübung ein Bezug zu den Alltagserfahrungen der Teilnehmer hergestellt? Wie bewerten die Teilnehmer die Wirksamkeit des Sicherheitsgurts?</li> <li>• Wie bewerten die Teilnehmer Ablenkung als Unfallursache im Straßenverkehr?</li> </ul>
Strukturqualität:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ist die Größe der Gruppe für die Durchführung der Übungen am Gurtschlitten angemessen?</li> </ul>

## Fahrsimulator

### A Inhaltskonzept

#### 1) Kurzbeschreibung

Mit dem Fahrsimulator können Jugendliche eine Fahrt unter Alkoholeinfluss realistisch nacherleben. Der Simulator ist dem Fahrplatz eines Pkw samt Bedienelementen vollständig nachempfunden. Der Fahrer steuert durch eine realistische Verkehrsszenarie, die sich auf dem Cockpit-Monitor in Abhängigkeit von seinen Bewegungen in Echtzeit aufbaut und verändert. Auf einem zweiten Bildschirm verfolgen die Teilnehmer der Gruppe die simulierte Fahrt. Ziel der Übung ist es, die Teilnehmer für die

Gefahren des Fahrens unter Alkoholeinfluss zu sensibilisieren.

## 2) Angestrebte Ziele/Ergebnisse

Die Teilnehmer lernen die Beeinträchtigung ihrer Fahrtauglichkeit durch Alkohol kennen. Die Erfahrung einer simulierten Fahrt unter Alkoholeinfluss motiviert die Teilnehmer, auf Alkohol beim Fahren zu verzichten.

## 3) Zielgruppe

Alter:

16 bis 24 Jahre

Teilnehmergröße:

Maximal 15 Personen

## 4) Rahmenbedingungen

Dauer:

Ca. drei bis vier Minuten je Teilnehmer

Ort:

Freies Gelände, das mit einem Kleintransporter zugänglich ist

## B Durchführungskonzept

### 1) Ablauf

Der Moderator erläutert die Zielstellung der Übung, eine Fahrt unter Alkoholeinfluss zu simulieren. Junge Fahranfänger unterschätzen häufig den Einfluss von Alkohol auf ihr Fahrvermögen und fühlen sich auch nach Alkoholenuss noch fahrtüchtig. Die Gefahren einer Alkoholfahrt, einen Unfall zu verursachen, und die damit verbundenen rechtlichen und finanziellen Folgen werden oftmals verdrängt.

Der Moderator bittet einen der Teilnehmer, im Cockpit des Fahrsimulators Platz zu nehmen. Sobald die Alkoholfahrt beginnt, erläutert der Moderator die Effekte des Tunnelblicks und der verlangsamten Reaktion, die der Teilnehmer selbst an seinem Fahrverhalten erlebt. Die Fahrt ist beendet, sobald der Teilnehmer durch Kollision oder Abkommen von der Fahrbahn einen Unfall verursacht hat. Anhand eines Computerausdrucks werten der Moderator und die Teilnehmer den Verlauf der Fahrt gemeinsam aus.

### 2) Moderator-Teilnehmer-Interaktion

Der Moderator ergänzt die praktischen Übungen durch erläuternde Hintergrundinformationen. Durch

gezielte Fragen fordert er die Jugendlichen auf, darzustellen, wie unterschiedliche Fahrfehler der Simulationsfahrt auf Alkoholeinfluss zurückzuführen sind. Die Fragen können z. B. lauten: „Warum konnten Sie dem Hindernis nicht rechtzeitig ausweichen?“ (auf Grund verminderter Reaktionsfähigkeit und Aufmerksamkeit) „Weshalb sind Sie von der Fahrbahn abgekommen?“ (auf Grund gestörter Geschwindigkeitseinschätzung oder Koordinationsfähigkeit) „Wie kam es dazu, dass Sie den Fußgänger angefahren haben?“ (wegen Störung des Blickfeldes). Jeder Teilnehmer soll am Abschluss seiner Übung über seine Erlebnisse und Gefühle bei der Alkoholfahrt berichten und einschätzen, wie seine Fahrt im realen Straßenverkehr verlaufen wäre.

Die Übungen am Fahrsimulator können von geschulten ehrenamtlichen Mitarbeitern der Verkehrswachten durchgeführt werden. Der Moderator muss die technische Handhabung des Fahrsimulators sicher beherrschen. Er sollte über vertiefte Kenntnisse zum Thema „Alkohol im Straßenverkehr“ und über Erfahrungen in der Moderation von Gruppengesprächen mit Jugendlichen verfügen.

### 3) Vor- und Nachbereitung

In der Vorbereitung ist auf eine ausreichende Dimensionierung der Standfläche zu achten. Der Moderator ist mit dem Thema „Alkohol im Straßenverkehr“ vertraut und informiert sich über die weiteren vorgesehenen Aktionen des Projekttagess zum Thema Alkohol (z. B. „Designerter Fahrer“), um die Jugendlichen zu der Teilnahme an diesen Aktionen motivieren zu können.

### 4) Bewertung und Ergebnissicherung

Für die Bewertung des Übungsablaufs sind folgende Kriterien vorgesehen:

Prozessqualität:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Können die Teilnehmer die Simulationsfahrt durchführen und auswerten?</li> <li>• Gelingt es dem Moderator, einen kontinuierlichen Kontakt zu der gesamten Teilnehmergruppe aufzubauen?</li> </ul>
------------------	--

Ergebnisqualität:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wie viele Teilnehmer aus der Gruppe probieren die Übungen am Fahrsimulator selbst aus? Berichten die Teilnehmer über ihre Erfahrungen mit der Übung?</li> <li>• Können die Teilnehmer ihre Fahrfehler während der simulierten Alkoholfahrt auf typische Wirkungen des Alkohols wie verlangsamte Reaktion, gestörte Koordination oder eingeschränktes Sehvermögen zurückführen?</li> <li>• Wie bewerten die Teilnehmer Alkohol als Unfallursache im Straßenverkehr?</li> </ul>
Strukturqualität:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ist die Größe der Gruppe für die Durchführung der Übungen angemessen?</li> <li>• Wird die simulierte Alkoholfahrt von den Teilnehmern als realitätsnah erlebt?</li> </ul>

## Überschlagsimulator

### A Inhaltskonzept

#### 1) Kurzbeschreibung

Im Überschlagsimulator können Jugendliche die Extremsituation eines nach einem Unfall umgestürzten Fahrzeugs selbst nacherleben. Jeweils zwei Teilnehmer nehmen in einem Pkw Platz, der um 90 Grad um seine eigene Achse gedreht wird. Ziel der Demonstration ist die Übung der Selbstrettung aus einem verunfallten Pkw.

#### 2) Angestrebte Ziele/Ergebnisse

Die Teilnehmer lernen Methoden kennen, um sich aus einem umgestürzten Pkw selbst zu befreien.

#### 3) Zielgruppe

Alter:

16 bis 24 Jahre

Teilnehmergröße:

Maximal 15 Personen

### 4) Rahmenbedingungen

Dauer:

Ca. fünf Minuten je Übungseinheit

Ort:

Freies Gelände, das mit einem Fahrzeug mit Anhänger zugänglich ist

### B Durchführungskonzept

#### 1) Ablauf

Der Moderator erläutert die Zielstellung der Übung. Um für den Ernstfall eines Unfalls gerüstet zu sein, erlernen die Jugendlichen einfache Techniken, sich aus einem überschlagenen Auto selbst zu befreien. Dabei sollen sie vor allem eine Vorstellung von der Orientierungslosigkeit bekommen, die nach einem Unfall zu Panik und zu unkontrollierten Handlungen führen und eine Selbstrettung erschweren kann.

Der Moderator bittet zwei Jugendliche, im Überschlagsimulator Platz zu nehmen. Nachdem sie zunächst selbst einige vergebliche Befreiungsversuche unternommen haben, gibt er ihnen klare Handlungsanweisungen für eine wirksame und schnelle Selbstrettung. Dabei kann der Moderator nach folgenden Arbeitsschritten vorgehen:

„Sie können das Gurtschloss nicht öffnen, da Sie mit Ihrem eigenen Körpergewicht am Gurt liegen und damit das Schloss blockieren. Um sich zu befreien, müssen Sie das Schloss entlasten. Hierzu müssen Sie sich wieder in die Sitzposition bringen, die Sie zuvor während der Fahrt innehatten. Gehen Sie wie folgt vor:

- Orientieren Sie sich, wo oben und unten ist.
- Drücken Sie sich mit beiden Händen über Kopf vom Dach in den Sitz.
- Schieben Sie Ihren Körper in Richtung Rückenlehne, indem Sie beide Füße in den Armaturenbereich stemmen. Fahren Sie damit fort, bis Ihr Körper im Beckenbereich vollständig entlastet ist.
- Das Schloss vom Sicherheitsgurt wird nicht mehr durch Ihr Körpergewicht blockiert. Öffnen Sie deshalb das Gurtschloss.
- Lassen Sie Ihren Körper mit Füßen und Händen zunächst in der Position. Nehmen Sie erst das Kinn auf die Brust, um eine Verletzung des Halswirbels zu vermeiden. Lassen Sie sich dann mit den Füßen langsam nach unten, bis Sie auf allen vieren sind.

- Nun haben Sie wieder Orientierung. Verlassen Sie das Auto an der sichersten Stelle.“

Der Moderator bittet die Jugendlichen, die sich aus dem Fahrzeug befreit haben, ihre Eindrücke der Aktion zu schildern. Dabei betont er, auf was sie bereits während der Fahrt achten sollten, um im Ernstfall eines Unfalls eine schnelle Rettung zu ermöglichen:

- Die Insassen müssen angegurtet sein. Sonst werden sie bei einem Unfall aus dem Auto geschleudert, oder ihre Verletzungen sind so schwer, dass sie sich nicht mehr selbst befreien können.
- Der Sitz muss richtig eingestellt sein. Wer nahezu im Sitz liegt, hat große Mühe, den Gurt zu entlasten.
- Der Gurt muss korrekt angelegt sein. Es ist fast unmöglich, ein verdrehtes Gurtschluss zu öffnen.

## 2) Moderator-Teilnehmer-Interaktion

Während der Übungen gibt der Moderator den Teilnehmern Hilfestellung, sich aus dem Pkw zu befreien. Nach jeder Übung spricht er den gesamten Bergungsablauf noch einmal in der Gruppe durch. Erläutert wird dabei, was die Teilnehmer in ihrer Bergung richtig gemacht haben und was sie noch weiter verbessern sollten. Ausführlicher schildert der Moderator die Gefühle von Angst und Panik, die bei einem tatsächlichen Unfall die Bergung erheblich erschweren können.

Die Übungen am Überschlagsimulator können von geschulten ehrenamtlichen Mitarbeitern der Verkehrswachen durchgeführt werden. Der Moderator muss die technische Handhabung des Lerngerätes sicher beherrschen und sollte über Erfahrungen in der Moderation von Gruppengesprächen mit Jugendlichen verfügen.

## 3) Vor- und Nachbereitung

In der Vorbereitung der Übungen am Überschlagsimulator ist auf eine ausreichende Dimensionierung der Standfläche zu achten.

## 4) Bewertung und Ergebnissicherung

Für die Bewertung der Übungen am Überschlagsimulator sind folgende Kriterien vorgesehen:

Prozessqualität:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Können die Teilnehmer alle Phasen der Selbstbergung aus einem umgestürzten Fahrzeug durchführen?</li> <li>• Gelingt es dem Moderator, einen kontinuierlichen Kontakt zu der gesamten Teilnehmergruppe aufzubauen?</li> </ul>
Ergebnisqualität:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wie viele Teilnehmer aus der Gruppe probieren die Übungen selbst aus? Berichten die Teilnehmer über ihre Erfahrungen mit der Übung?</li> <li>• Wie bewerten die Teilnehmer ihre Fähigkeit, sich aus einem umgestürzten Pkw zu befreien?</li> <li>• Wie bewerten die Teilnehmer ihre Fähigkeit, mit Gefühlen der Angst und Desorientierung im Falle eines Unfalls umzugehen?</li> </ul>
Strukturqualität:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ist die Größe der Gruppe für die Durchführung der Übungen angemessen?</li> </ul>

## Reaktionstest

### A Inhaltskonzept

#### 1) Kurzbeschreibung

Mit dem Reaktionstest können Jugendliche ihr Reaktions- und Bremsverhalten erproben. Nach einem zufallsgesteuerten Signal gilt es, möglichst schnell ein Fußpedal zu betätigen, das mit einem Zeitmessgerät verbunden ist. Der Mikrocomputer errechnet dann den Reaktions-, Brems- und Anhalteweg und zeigt diese Werte zusammen mit der Reaktionszeit an. Der Test kann mit unterschiedlichen Einstellungen zu Fahrtgeschwindigkeit und Witterungsverhältnissen (trockene, nasse oder vereiste Fahrbahn) durchgeführt werden. Ziel der Übungen ist es, die Jugendlichen zu einer angepassten Geschwindigkeitswahl im Straßenverkehr zu motivieren.

#### 2) Angestrebte Ziele/Ergebnisse

Die Teilnehmer erkennen den Einfluss von Geschwindigkeit und Fahrbahnverhältnissen auf den

Bremsweg. Sie gewinnen Einsicht in die Bedeutung eines angepassten Geschwindigkeitsverhaltens für die eigene Verkehrssicherheit und die anderer Verkehrsteilnehmer.

### 3) Zielgruppe

Alter:

16 bis 24 Jahre

Teilnehmergröße:

Maximal 15 Personen

### 4) Rahmenbedingungen

Dauer:

Ca. fünf Minuten je Übungseinheit

Ort:

Geschlossener Raum oder im Freien, ein Stromanschluss muss erreichbar sein

Medien:

Ggf. Informationstafel mit Erläuterungen zu Geschwindigkeit, Reaktions-, Brems- und Anhalteweg sowie zu Sicherheitsabständen

## B Durchführungskonzept

### 1) Ablauf

Der Moderator erläutert die Zielstellung der Übungen, das Bremsverhalten unter unterschiedlichen Geschwindigkeits- und Fahrbahnverhältnissen zu erproben. Die Jugendlichen sollen erfahren, dass sie eine Verlängerung des Anhalteweges bei hoher Geschwindigkeit, ungünstigem Fahrbahnzustand sowie schlechten Witterungsbedingungen auch bei schneller Reaktion nicht verhindern können. Jeder Teilnehmer absolviert die Übung deshalb in drei Varianten:

- Zunächst wird der Reaktionstest mit der Einstellung eines trockenen Fahrbahnzustandes erprobt. Nach einigen Probeläufen stellt der Teilnehmer fest, dass sich seine Reaktionszeit verbessert und damit sein Bremsweg verkürzt.
- In der nächsten Übungsphase wird die eingestellte Fahrtgeschwindigkeit erhöht. Der Teilnehmer sieht, dass sich sein Reaktions-, Brems- und Anhalteweg gegenüber den vorherigen Fahrten erheblich verlängert.
- Schließlich wird die Einstellung des Fahrbahnzustandes auf nasse und vereiste Fahrbahn geändert. Wiederum erkennt der Teilnehmer eine erhebliche Verlängerung seines Bremsweges.

### 2) Moderator-Teilnehmer-Interaktion

Der Moderator bittet die Teilnehmer, die Übung nacheinander auszuprobieren und die unterschiedlichen Ergebnisse ihrer drei Testläufe zu erläutern. Er selbst gibt, ggf. anhand einer Informationstafel, ergänzende Hintergrundinformationen zu den einzelnen Übungsschritten:

- „Ein Fahrer muss seine Geschwindigkeit immer an die Straßenverhältnisse und an die Verkehrslage anpassen.“
- Bereits bei 50 km/h fahren Sie in einer Sekunde 15 Meter lang. Bei einer halben Sekunde Reaktionszeit ist Ihr Reaktionsweg dann schon länger als 7 Meter.
- Während der Reaktionsweg mit der Geschwindigkeit geradlinig ansteigt, wächst der Bremsweg im Quadrat zur Geschwindigkeit. Wenn Sie das Tempo verdoppeln, wird ihr Bremsweg viermal so lang – unabhängig davon, wie schnell Sie reagieren.
- Bei ungünstigen Witterungsbedingungen ist Ihr Anhalteweg auch bei schneller Reaktionszeit sehr lang. Starker Regen und Spurrillen auf der Fahrbahn können Aquaplaning auslösen. Fahren Sie dann auch auf freier Strecke nicht schneller als 70–80 km/h. Auf vereister Straße müssen Sie erheblich langsamer fahren. Vermeiden sie plötzliches Bremsen oder harte Lenkbewegungen.“

Der Reaktionstest kann von geschulten ehrenamtlichen Mitarbeitern der Verkehrswachten durchgeführt werden. Der Moderator muss die technische Handhabung des Lerngerätes sicher beherrschen und sollte über Erfahrungen in der Moderation von Gruppengesprächen mit Jugendlichen verfügen.

### 3) Vor- und Nachbereitung

In der Vorbereitung des Reaktionstests ist auf einen Zugang zum Stromanschluss zu achten. Ggf. ist eine Informationstafel mit erläuternden Darstellungen vorzubereiten. Der Moderator macht sich mit den notwendigen Hintergrundinformationen zu Geschwindigkeit, Sicherheitsabständen, Brems- und Reaktionswegen vertraut.

### 4) Bewertung und Ergebnissicherung

Für die Bewertung sind folgende Kriterien vorgesehen:

Prozessqualität:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Können die Teilnehmer alle drei Phasen des Reaktionstests (trockene Fahrbahn, erhöhte Geschwindigkeit, nasse/vereiste Fahrbahn) durchführen?</li> <li>• Gelingt es dem Moderator, einen kontinuierlichen Kontakt zu der gesamten Teilnehmergruppe aufzubauen?</li> </ul>
Ergebnisqualität:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wie viele Teilnehmer aus der Gruppe probieren den Reaktionstest selbst aus? Berichten die Teilnehmer über ihre Erfahrungen mit der Übung?</li> <li>• Wird mit der Lerngeräteübung ein Bezug zu den Alltagserfahrungen der Teilnehmer hergestellt?</li> <li>• Wie bewerten die Teilnehmer die Wirkung von Geschwindigkeit und Fahrbahnverhältnissen auf den Bremsweg?</li> <li>• Wie bewerten die Teilnehmer nicht angepasste Geschwindigkeit als Unfallursache im Straßenverkehr?</li> </ul>
Strukturqualität:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ist die Größe der Gruppe für die Durchführung der Übungen angemessen?</li> </ul>

## Sehtest

### A Inhaltskonzept

#### 1) Kurzbeschreibung

Gutes Sehen ist für die Sicherheit im Straßenverkehr außerordentlich wichtig. Mit dem Sehtest können Jugendliche ihre Sehschärfe und ihre Fähigkeiten zum räumlichen Sehen anhand eines Sichtgerätes überprüfen. Ziel der Übung ist es, die Jugendlichen zu befähigen, ihre Sehfähigkeiten im Straßenverkehr realistisch einzuschätzen.

#### 2) Angestrebte Ziele/Ergebnisse

Die Teilnehmer können ihre Sehschärfe richtig einschätzen. Teilnehmer mit unzureichenden Sehfähigkeiten werden motiviert, einen Augenarzt aufzusuchen.

#### 3) Zielgruppe

Alter:

16 bis 24 Jahre

Teilnehmergröße:

Maximal 15 Personen

#### 4) Rahmenbedingungen

Dauer:

Ca. fünf Minuten je Übungseinheit

Ort:

Geschlossener Raum oder im Freien, ein Stromanschluss muss erreichbar sein

### B Durchführungskonzept

#### 1) Ablauf

Der Moderator erläutert die Zielstellung der Übung, die Sehfähigkeit als Grundvoraussetzung für die Verkehrssicherheit zu überprüfen. Jede Übung wird mit fünf Testscheiben mit jeweils unterschiedlich hoher Auflösung durchgeführt. Anhand zwei weiterer Testscheiben können die Jugendlichen ihre Fähigkeiten erproben, unterschiedliche Farbtöne zu erkennen und zu unterscheiden.

#### 2) Moderator-Teilnehmer-Interaktion

Der Moderator erläutert die Übungen mit Hintergrundinformationen zur Bedeutung des richtigen Sehens für die Verkehrssicherheit. Vor allem bei Nacht, bei Dämmerung und bei schlechten Witterungsverhältnissen wird eine vorhandene Sehschwäche die Sicht erheblich beeinträchtigen. Er betont, dass die Testergebnisse keine amtlichen Prüfergebnisse darstellen, sondern den Jugendlichen eine Orientierung geben, ihre Sehfähigkeiten richtig einzuschätzen. Bei Feststellung einer Sehschwäche rät der Moderator dringend zum Besuch eines Augenarztes.

#### 3) Vor- und Nachbereitung

In der Vorbereitung des Sehtests ist auf einen Zugang zum Stromanschluss zu achten. Der Modera-

tor macht sich mit den unterschiedlichen Bedeutungsaspekten des Sehens für die Verkehrssicherheit vertraut (Schnelligkeit und Genauigkeit, Auffassung komplexer Verkehrssituationen, Erkennen wichtiger Details und bewegter Objekte, Sehen bei Dunkelheit und bei Dämmerung etc.).

#### 4) Bewertung und Ergebnissicherung

Für die Bewertung des Sehtests sind folgende Kriterien vorgesehen:

Prozessqualität:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Können die Teilnehmer den Sehtest vollständig durchführen?</li> <li>• Gelingt es dem Moderator, einen kontinuierlichen Kontakt zu der gesamten Teilnehmergruppe aufzubauen?</li> </ul>
Ergebnisqualität:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wie viele Teilnehmer aus der Gruppe probieren den Sehtest selbst aus? Berichten die Teilnehmer über ihre Erfahrungen mit der Übung?</li> <li>• Wie bewerten die Teilnehmer ihre Sehfähigkeiten?</li> <li>• Wie bewerten die Teilnehmer unzureichende Sehfähigkeiten als Unfallursache im Straßenverkehr?</li> <li>• Werden Teilnehmer mit unzureichenden Sehfähigkeiten zum Besuch eines Augenarztes motiviert?</li> </ul>
Strukturqualität:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ist die Größe der Gruppe für die Durchführung der Übungen angemessen?</li> <li>• Werden die Sehfähigkeiten von Jugendlichen mit dem Testgerät ausreichend präzise erfasst?</li> </ul>

### 4.3 Projekttag zur Ansprache von jungen Fahranfängern an Schulen – Leitfaden

Frühzeitige und fundierte Planung ist die Voraussetzung für jeden erfolgreichen Projekttag. Der folgende Leitfaden stellt einen Orientierungsrahmen dar und ist in Form einer Checkliste aufgebaut. Der Leitfaden soll die Akteure in der Planung von Projekttagen unterstützen und helfen, Fehler sowie unnötige Kosten zu vermeiden. Für jeden einzelnen Arbeitsschritt werden leitende Fragestellungen formuliert, die mit Tipps und Erläuterungen zur Umsetzung ergänzt werden. Vorgeschlagen wird eine sorgfältige Nachbereitung der Projekttag. Dies soll eine Bewertung der Qualität und der Wirkungen der realisierten Aktionen ermöglichen und die Ergebnissicherung der Veranstaltung für eine weitere kontinuierliche Verkehrssicherheitsarbeit unterstützen.

Der Leitfaden ist in drei Abschnitte gegliedert:

- I. Vorbereitung,
- II. Durchführung,
- III. Nachbereitung.

I. Vorbereitung		
<b>1</b>	<b>Zeitliche Planung festlegen</b>	
1.1	Wann soll der Projekttag stattfinden?	Planen Sie ausreichend Vorbereitungszeit ein für die Gewinnung von Partnern und für die schulinterne Organisation (mindestens sechs Monate).
1.2	Welcher Zeitplan ist für die Vorbereitung der geplanten Aktionen einzuhalten?	Stellen Sie einen detaillierten Zeitplan auf, in dem alle Verantwortlichen benannt werden (wer macht was wann?).
<b>2</b>	<b>Leitende Ziele formulieren</b>	
2.1	Welche Zielgruppen sollen angesprochen werden? <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mädchen/Jungen</li> <li>• Autofahrer/Motorradfahrer/Jugendliche vor dem Erwerb des Führerscheins</li> <li>• Einzelne Ausbildungsgänge/Jahrgangsstufen oder sämtliche Schüler der Schule</li> </ul>	Mit einer genauen Bestimmung der Zielgruppen erhöhen Sie die Wirkung des Projekttag auf die Einstellungen der Schüler.

<b>I. Vorbereitung</b>		
2.2	Welche Ergebnisse sollen erreicht werden? Zum Beispiel: <ul style="list-style-type: none"> <li>Wissensvermittlung zur Verkehrssicherheit</li> <li>Änderung der Einstellungen der Schüler</li> <li>Einwirkung auf das Verhalten der Schüler</li> <li>Aufbau stabiler Kooperationsbeziehungen mit externen Partnern</li> <li>Etablierung des Lernfeldes „Verkehrssicherheit“ an der Schule</li> </ul>	Mit einer Festlegung von Ergebnissen vereinfachen Sie die Wirkungskontrolle des Projekttag.
2.3	Unter welchem übergreifenden Motto möchten Sie den Projekttag durchführen?	Ggf. können Sie ein Motto gemeinsam mit der Schule entwickeln
<b>3</b>	<b>Partner und Mitveranstalter gewinnen</b>	
3.1	Wurde die Unterstützung durch die Schulleitung eingeholt?	Informieren Sie die Schulleitung über: <ul style="list-style-type: none"> <li>Ziele und Inhalte des Projekttag,</li> <li>einzubeziehende externe Partner,</li> <li>erforderliche Stundenschiebungen.</li> </ul>
3.2	Welche Lehrer möchten Sie als Mitstreiter gewinnen?	Führen Sie direkte Gespräche. Nutzen Sie den Aushang im Lehrerzimmer oder Informationen in Abteilungsberatungen und Fachkonferenzen der Schule.
3.3	Wie werden die Schüler an den Vorbereitungen des Projekttag beteiligt?	Gehen Sie in Schulklassen. Nutzen Sie Infos über Klassensprecher, Klassenlehrer, Schülersprecherkonferenzen oder Informationsanhänge in der Schule. Sie können auch einen Fragebogen einsetzen.
3.4	Welche Partner werden als Mitveranstalter angesprochen?	Bauen Sie Kontakte nach außen auf: <p>Polizei, Landesverkehrswacht, DVR, Automobilclubs, örtliche Autohäuser, DEKRA, Feuerwehr, Erste-Hilfe-Organisationen, Fahrlehrerverbände, Kranken- und Unfallkassen sind hilfreiche Partner.</p>
3.5	Welche sonstigen Maßnahmen werden ergriffen, um für den Projekttag in der Öffentlichkeit zu werben?	Leiten Sie Informationen frühzeitig an relevante Stellen weiter. Presse, Landesministerien, IHK, Stadtverwaltung und Ausbildungsbetriebe sind wichtige Multiplikatoren.

<b>I. Vorbereitung</b>		
<b>4</b>	<b>Den Projekttag inhaltlich gestalten</b>	
4.1	Welche Themenschwerpunkte möchten Sie für den Projekttag setzen?	Wählen Sie Themen aus, mit denen Sie die gewünschten Zielgruppen erreichen können, zum Beispiel: <ul style="list-style-type: none"> <li>Geschwindigkeit</li> <li>Alkohol/Drogen</li> <li>Folgen von Verkehrsunfällen</li> <li>Risikoverhalten von Jugendlichen im Straßenverkehr</li> <li>Emotionen im Straßenverkehr</li> <li>Diskofahrten</li> <li>Gefahren erkennen und vermeiden</li> </ul>
4.2	Mit welche Methoden sollen die ausgewählten Themen vermittelt werden?	Ziehen Sie Lehrer der Schule aus Unterrichtsfächern hinzu, in denen formuliert, fotografiert, gefilmt oder ausgewertet werden kann.
4.4	Welche Highlights und Höhepunkte sind vorgesehen?	Motivieren Sie die Schüler zu eigenen Beiträgen (z. B. Musikprogramm der Schülerband, Aufführung der Theatergruppe).
4.5	Welche sonstigen Aktionen sollen realisiert werden?	Mit einem „Markt der Möglichkeiten“ laden Sie zum Mitmachen ein, zum Beispiel: <ul style="list-style-type: none"> <li>Geschwindigkeitsmessung der Polizei vor der Schule</li> <li>Pkw-Prüfstände</li> <li>Rettungswagen</li> <li>Erste Hilfe-Vorführung</li> <li>Ausstellungsstände für Schüleraktionen</li> </ul>
<b>5</b>	<b>Veranstaltungsräume und Technik organisieren</b>	
5.1	Welche Räume benötigen Sie für die Durchführung des Projekttag?	Denken Sie an die Raumorganisation für Schulklassen, die nicht an den Aktionen teilnehmen. Sorgen Sie für eine zentrale, gut erreichbare Anlaufstelle für alle externen Kooperationspartner in der Schule. Legen Sie fest, wer die Räume vorbereitet (Stühle, Tische, Sitzordnung, Flip-Chart, Overhead, Video).
5.2	Welche Ausstellungs- oder Trainingsflächen benötigen Sie im Freien?	Führen Sie eine gemeinsame Begehung mit Ihren Veranstaltungspartnern durch, um die Lage für alle geplanten Aktionen festzulegen. Erstellen Sie einen Lageplan. Holen Sie bei Nutzung öffentlichen Geländes eine Genehmigung des örtlichen Tiefbauamtes ein.

<b>I. Vorbereitung</b>		
<b>6</b>	<b>Kosten- und Finanzierungsplan erstellen</b>	
6.1	Welche Kosten fallen bei einzelnen Aktionen an?	Klären Sie mit jedem Partner Ihrer Veranstaltung die Kosten der geplanten Aktion und Möglichkeiten einer Mitfinanzierung (viele Aktionen sind ohne Kosten planbar, z. B. Polizei, DEKRA). Erstellen Sie einen konkreten Maßnahmen-Kosten-Plan. Denken Sie dabei an Kosten, die bei Aktionen außerhalb des Schulgeländes anfallen (z. B. Platzmiete).
6.2	Welche Möglichkeiten der Finanzierung gibt es?	Klären Sie Fragen der Kostenträgerschaft mit der Schulleitung. Die Berufsgenossenschaften stellen häufig zusätzliche finanzielle Mittel für die Verkehrssicherheitsarbeit an berufsbildenden Schulen bereit.
<b>II. Durchführung</b>		
<b>7</b>	<b>Den Veranstaltungsablauf sichern</b>	
7.1	Wer ist Ansprechpartner während der Aktion vor Ort?	Denken Sie daran, dass technische Geräte bei Defekt schnell ausgetauscht oder repariert werden müssen. Neben der Technik sollte eine Person für alle inhaltlichen und organisatorischen Fragen des Veranstaltungsablaufes zur Verfügung stehen.
7.2	Welche Informationen stellen Sie während der Veranstaltung bereit?	Sorgen Sie auch während der Veranstaltung mit einem zentralen Aushang für aktuelle Informationen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Welche Veranstaltungen laufen zu welchem Zeitpunkt?</li> <li>• Wer ist der verantwortliche Moderator?</li> <li>• Wo werden die Veranstaltungen durchgeführt?</li> <li>• Gibt es noch freie Platzkapazitäten?</li> <li>• Welche Inhalte werden vermittelt?</li> </ul>
<b>8</b>	<b>Den Gesamtrahmen des Projekttages gestalten</b>	
8.1	Wer eröffnet den Projekttag?	Die Eröffnung des Projekttages durch den Schulleiter, ggf. auch durch den Bürgermeister, setzt Zeichen für die Bedeutung des Projekttages.
8.2	Wer schließt den Projekttag ab?	Hier sollten die Schüler die Ergebnisse ihrer Arbeiten und Diskussionsrunden öffentlich vorstellen.

<b>III. Nachbereitung</b>		
<b>9</b>	<b>Die Reflexion des Projekttages anleiten</b>	
9.1	Wie wird der Projekttag aus Sicht der beteiligten Partner bewertet?	Führen Sie eine Gesprächsrunde mit Schülern, Lehrern, Ihren Partnern und Mitveranstaltern unmittelbar nach Veranstaltungsende. Hier können Sie am besten alle Beteiligten erreichen.
9.2	Wie wird der Projekttag aus Sicht der Schüler bewertet?	Führen Sie persönliche oder Gruppengespräche. Eine Fragebogenaktion kann durch die Schüler selbst durchgeführt werden.
9.3	Wie sind Ihre persönliche Bewertung und die Bewertung Ihrer Partner?	Klären Sie mit Ihren beteiligten Partnern die Qualität des Projekttages. Berücksichtigen Sie dabei den Vorbereitungsaufwand, die Zielstellung der Aktion und die Zahl der erreichten Schüler.
<b>10</b>	<b>Ergebnisse sichern</b>	
10.1	Welche Erfolge haben Sie mit dem Projekttag erreicht?	Dokumentieren Sie deutlich die Erfolge der Aktion, um Argumente für weitere Projektstage zu sammeln.
10.2	Wie geben Sie die Erfolge der Veranstaltung an die Schüler weiter?	Machen Sie den Ablauf und die Ergebnisse des Projekttages in der Schule sichtbar (Ausstellung mit Fotos und Berichten in der örtlichen Presse). Beziehen Sie die Schüler in die Ergebnissicherung ein.
10.3	Wie kann der Projekttag Impulse geben für eine kontinuierliche Verkehrssicherheitsarbeit an der Schule?	Informieren Sie über die Ergebnisse des Projekttages in Schulleitung, Abteilungsberatungen und Fachkonferenzen. Stellen Sie Materialien vor, die geeignet sind, die Themen des Projekttages zu vertiefen.
10.4	Wie können Sie dazu beitragen, dass andere Träger von Ihren Erfahrungen lernen können?	Dokumentieren Sie Ihren Projekttag.

## 5 Instrumente zur Erfahrungs- und Qualitätssicherung des Modellversuchs

### 5.1 Leitfaden zur Dokumentation der Projekttag

1. Veranstaltungsort und Veranstaltungstyp	
<b>1 Name und Anschrift des Veranstaltungsortes</b>  Name: <hr/> PLZ, Stadt: <hr/> Straße: <hr/> Regierungsbezirk:	<b>2 Verantwortlicher Ansprechpartner am Veranstaltungsort, der für Rückfragen zur Verfügung steht:</b>  Name: <hr/> Funktion: <hr/> Telefon:
<b>3 Wann wurde der Projekttag/die Großveranstaltung realisiert?</b>	
<b>a</b> Datum des Projekttages:	
<b>b</b> Beginn des Projekttages: _____ Ende des Projekttages: _____	
<b>4 Welcher Typ von Veranstaltung wurde realisiert?</b>	
<input type="checkbox"/> Projekttag (Veranstaltung mit 3 bis 5 Klassen)	
<input type="checkbox"/> Großveranstaltung (größere Veranstaltung mit Zusatzangeboten)	
<b>5 An welchem Ort wurde der Projekttag/die Großveranstaltung realisiert?</b>	
<input type="checkbox"/> In einer Berufsbildenden Schule	<input type="checkbox"/> An einem Gymnasium
<input type="checkbox"/> Anderer Schultyp oder andere Bildungseinrichtung, und zwar: →	<input type="checkbox"/> In einem (Ausbildungs-)Betrieb
<input type="checkbox"/> In einem Autohaus	<input type="checkbox"/> An einem anderen Veranstaltungsort, und zwar: →
<b>6 Falls der Projekttag/die Großveranstaltung außerhalb einer Schule realisiert wurde, begründen Sie bitte kurz die Wahl des Veranstaltungsortes:</b> →	

## 2. Vorbereitungen des Projekttag/der Großveranstaltung

**7** **Wie haben Sie den Projekttag/ die Großveranstaltung mit den Verantwortlichen des Veranstaltungsortes vorbereitet?**

*(Verantwortliche des Veranstaltungsortes sind beispielsweise die Fachbeauftragten für Verkehrserziehung an den Schulen oder die Schulleitung.)*

*Bitte zutreffendes ankreuzen, Mehrfachantworten sind möglich.*

**a**  Wir haben die Verantwortlichen des Veranstaltungsortes brieflich über den Projekttag informiert und anschließend telefonisch einen Termin vereinbart.

**b**  Wir haben weitergehende Vorbereitungen mit den Verantwortlichen des Veranstaltungsortes getroffen, und zwar:



*(Bitte in Stichworten beschreiben. Möglich sind beispielsweise Beratungen über die inhaltliche Ausgestaltung des Projekttag. Beratung bei der Auswahl der Schulklassen/Ausbildungsgänge, die am Projekttag teilnehmen sollen. Beratungen über mögliche Projektpartner für den Projekttag. Beratungen über mögliche Projekte zur Verkehrserziehung, die bereits an der Schule realisiert werden und die in den Projekttag einbezogen werden sollen etc.)*

**c**  Wir haben weitergehende Vorbereitungen mit unseren Partnern (z.B. Polizei, DEKRA, Fahrschulen, externe Moderatoren etc.) für die Durchführung des Projekttag getroffen, und zwar:



*Bitte beschreiben Sie in Stichworten, welche Vorbereitungen Sie mit Ihren Partnern getroffen haben. Bitte benennen Sie die Partner.*

<b>8</b>	<b>Wurde im Vorfeld für den Projekttag/ die Großveranstaltung geworben?</b>	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein
<b>Wenn ja, wie wurde für die Veranstaltungen geworben?</b> <i>(Bitte zutreffendes ankreuzen, Mehrfachantworten sind möglich)</i>		
<b>a</b>	<input type="checkbox"/> Anzeigen in der örtlichen Presse (Tagespresse oder regionale Anzeigenblätter)	
<b>b</b>	<input type="checkbox"/> Vorstellung des geplanten Projekttag am Veranstaltungsort (z. B. direkte Gespräche mit Lehrern oder Schülern, Information in der Lehrerkonferenz oder in der Schülervertretung etc.)	
<b>c</b>	<input type="checkbox"/> Plakataushänge am Veranstaltungsort	
<b>d</b>	<input type="checkbox"/> Plakataushänge außerhalb des Veranstaltungsortes in der Gemeinde	
<b>e</b>	<input type="checkbox"/> Information von örtlichen Multiplikatoren (z. B. Kommunalverwaltung, Ausbildungsbetriebe, Vereine etc.)	
<b>f</b>	<input type="checkbox"/> Anderes, und zwar:  →	

<b>9</b>	<b>Wurde der Projekttag im Vorfeld am Veranstaltungsort vorbereitet?</b>	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein
<b>Wenn ja, wie wurde der Projekttag/die Großveranstaltung am Veranstaltungsort vorbereitet?</b> <i>(Bitte zutreffendes ankreuzen, Mehrfachantworten sind möglich)</i>		
<b>a</b>	<input type="checkbox"/> Zentraler Aushang über den Projekttag (z. B. Veranstaltungsprogramm, Plakate)	
<b>b</b>	<input type="checkbox"/> Ausstellung zur Verkehrssicherheit im Vorfeld des Projekttag/der Großveranstaltung	
<b>c</b>	<input type="checkbox"/> Vorbereitung des Projekttag/der Großveranstaltung im Unterricht (z. B. Verkehrssicherheit als Thema zur Vorbereitung der vertiefenden Lernangebote am Projekttag, gestalterische Arbeiten zur Vorbereitung des Rahmenprogramms am Projekttag/Großveranstaltung etc.)	
<b>d</b>	<input type="checkbox"/> Anderes, und zwar:  →	

### 3. Durchführung des Projekttag/der Großveranstaltung

#### I. Grundprogramm mit technischen Lerngeräten

**10 Welche technischen Geräte setzen Sie am Projekttag/Großveranstaltung ein?**  
 (z. B. Gurtschlitten, Überschlagssimulator, Fahrsimulator, Unfallfahrzeug etc.)  
*(Bitte tragen Sie Lerngeräte ein, die „im Stationsbetrieb“ zum Einsatz kamen. Notieren Sie dabei jeweils, wer für die Präsentation des Lerngerätes am Projekttag verantwortlich war.)*

**a** Lerngerät: verantwortw. Institution:

Zahl der Nutzer:

Moderator:

**b** Lerngerät: verantwortw. Institution:

Zahl der Nutzer:

Moderator:

**c** Lerngerät: verantwortw. Institution:

Zahl der Nutzer:

Moderator:

**d** Lerngerät: verantwortw. Institution:

Zahl der Nutzer:

Moderator:

**e** Lerngerät: verantwortw. Institution:

Zahl der Nutzer:

Moderator:

**f** Lerngerät: verantwortw. Institution:

Zahl der Nutzer:

Moderator:

## II. Rahmenprogramm: Information, Unterhaltung, Service

### 11 Welches Rahmenprogramm bieten Sie am Projekttag/Großveranstaltung an?

(Zum Rahmenprogramm können gehören: ein Moderator, der durch die Veranstaltung führt, eine Musikband, eine begleitende Ausstellung, Videoprojektionen auf eine Großleinwand, die Aufführung eines Theaterstückes oder das Angebot eines freiwilligen Lichttests etc.)

*(Bitte benennen Sie die realisierten Angebote Ihres Rahmenprogramms. Notieren Sie dabei jeweils, wer für die Präsentation des Angebotes am Projekttag verantwortlich ist.)*

<b>a</b>	Angebot Rahmenprogramm:  Zahl der Nutzer:	verantw. Institution:  Moderator:
<b>b</b>	Angebot Rahmenprogramm:  Zahl der Nutzer:	verantw. Institution:  Moderator:
<b>c</b>	Angebot Rahmenprogramm:  Zahl der Nutzer:	verantw. Institution:  Moderator:
<b>d</b>	Angebot Rahmenprogramm:  Zahl der Nutzer:	verantw. Institution:  Moderator:
<b>e</b>	Angebot Rahmenprogramm:  Zahl der Nutzer:	verantw. Institution:  Moderator:
<b>f</b>	Angebot Rahmenprogramm:  Zahl der Nutzer:	verantw. Institution:  Moderator:

### III. Vertiefende Lernangebote

<b>12</b>	<b>Welche vertiefende Lernangebote werden am Projekttag/Großveranstaltung realisiert?</b> (Vertiefende Lernangebote sind beispielsweise: thematische Gruppendiskussionen mit Jugendlichen, beobachtetes Fahren mit einem Fahrlehrer, Vorträge von Experten etc.) (Bitte benennen Sie die vertiefende Lernangebote. Notieren Sie dabei jeweils, wer für ihre Durchführung verantwortlich ist [Institution und Moderator].)	
<b>a</b>	vertiefendes Lernangebot:  Zahl der Nutzer:	verantw. Institution:  Moderator:
<b>b</b>	vertiefendes Lernangebot:  Zahl der Nutzer:	verantw. Institution:  Moderator:
<b>c</b>	vertiefendes Lernangebot:  Zahl der Nutzer:	verantw. Institution:  Moderator:
<b>d</b>	vertiefendes Lernangebot:  Zahl der Nutzer:	verantw. Institution:  Moderator:

### IV. Beteiligung am Projekttag/an der Großveranstaltung

<b>13</b>	<b>Wie viele Jugendliche haben am Projekttag/an der Großveranstaltung teilgenommen?</b> <i>Bitte unterscheiden Sie zwischen Teilnehmern am technischen Grundprogramm bzw. Rahmenprogramm und Teilnehmern an den vertiefenden Lernangeboten.</i>		
		Teilnahme am Stationsbetrieb bzw. Rahmenprogramm	Teilnahme an den vertiefenden Lernangeboten
<b>a</b>	Zahl der Schüler/Jugendlichen:		
<b>b</b>	Zahl der Schulklassen:		
<b>c</b>	Wie viele Mädchen und Jungen haben teilgenommen?	Mädchen: ..... Jungen: .....	Mädchen: ..... Jungen: .....
<b>d</b>	Welche Jahrgangsstufen haben teilgenommen? (bitte jeweils Anzahl der teilnehmenden Jahrgangsstufen eintragen)		
<b>e</b>	Bei Veranstaltungen an beruflichen Schulen: Welche Ausbildungsgänge haben teilgenommen?		

<b>14</b> Wurden auf dem Projekttag bzw. Großveranstaltung Angebote realisiert, die spezielle Zielgruppen ansprechen?	<input type="checkbox"/> Ja, Ansprache von spezielle Zielgruppen <input type="checkbox"/> Nein, prinzipiell alle Jugendlichen der Einrichtung
<b>Wenn ja, welche Zielgruppen wurden mit speziellen Veranstaltungen angesprochen?</b> <i>(Bitte zutreffendes ankreuzen, Mehrfachantworten sind möglich)</i>	
<b>a</b> <input type="checkbox"/> Mädchen	<b>b</b> <input type="checkbox"/> Jungen
<b>c</b> <input type="checkbox"/> Fahranfänger (Pkw, Motorrad)	<b>d</b> <input type="checkbox"/> Jugendliche vor dem Erwerb der Pkw-Erlaubnis
<b>e</b> <input type="checkbox"/> Bestimmte Altersgruppen, und zwar: →	<b>f</b> <input type="checkbox"/> Bestimmte Ausbildungsgänge, und zwar: →
<b>g</b> <input type="checkbox"/> Andere Zielgruppen, und zwar: →	
<b>15</b> Wurden einige der Veranstaltungen des Projekttag/ der Großveranstaltung von Lehrern der Schule bzw. Mitarbeitern der Einrichtung durchgeführt?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein
<b>Wenn ja, welche Veranstaltungen wurden von Lehrern bzw. Mitarbeitern der Einrichtung durchgeführt?</b>     →	
<b>16</b> Haben Schüler/ Jugendliche der Einrichtung an der Durchführung des Projekttag/der Großveranstaltung mitgewirkt?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein
<b>Wenn ja, an welchen Veranstaltungen haben Jugendliche der Einrichtung mitgewirkt?</b>     →	

## V. Veranstaltungsablauf

<b>17</b>	<b>Wie wurde der Projekttag/die Großveranstaltung eröffnet?</b> <i>(z. B. Rede des Leiters der Einrichtung, der Verkehrswacht, Auftritt einer Musikband, Aufführung eines Theaterstückes durch Jugendliche etc.)</i>
	→

<b>18</b>	<b>Wie wurde der Projekttag/die Großveranstaltung abgeschlossen?</b> <i>(z. B. Vorstellung von Ergebnissen aus den vertiefenden Lernangeboten in einer gemeinsamen Abschlussrunde)</i>
	→

<b>19</b>	<b>Wie machten Sie die Informationen über den Ablauf des Projekttag/der Großveranstaltung während der Veranstaltungen zugänglich?</b> <i>(möglich sind z. B. ein Ansprechpartner während der Veranstaltung vor Ort, ein zentraler Aushang zum Veranstaltungsablauf etc.)</i>
	→

## 4. Nachbereitung des Projekttag/der Großveranstaltung

<b>20</b>	<b>Haben Sie oder die Kreisverkehrswacht am Abschluss des Projekttag/der Großveranstaltung eine Nachbereitung der Veranstaltung durchgeführt?</b>	<input type="checkbox"/> Ja	
		<input type="checkbox"/> Nein	
	<b>Wenn ja, wie wurden die Nachbereitungen durchgeführt?</b>		
<b>a</b>	<input type="checkbox"/> Eine gemeinsame Auswertungsrunde mit den wichtigsten Mitveranstaltern unmittelbar nach Veranstaltungsende		
<b>b</b>	<input type="checkbox"/> Eine gemeinsame Auswertungsrunde im Team der Landesverkehrswacht (z. B. zwischen dem Projektkoordinator und den beteiligten Moderatoren)		
<b>c</b>	<input type="checkbox"/> Auswertungsgespräche mit Lehrern/mit der Schulleitung/mit Mitarbeitern der Einrichtung nach dem Projekttag/ nach der Großveranstaltung		
<b>d</b>	<input type="checkbox"/> Gespräche mit Schülern/Jugendlichen der Einrichtung nach dem Projekttag/Großveranstaltung		
<b>e</b>	<input type="checkbox"/> Durchführung einer Befragungsaktion (z. B. Ausgabe eines Kurzfragebogens zur Bewertung des Projekttag/der Großveranstaltung)		
<b>f</b>	<input type="checkbox"/> Anderes, und zwar:		→

## 5.2 Leitfaden zur Selbstevaluation der Moderatoren

<b>I. Angaben zum Workshop</b>					
1	<b>Titel:</b>				
2	<table border="1"> <tr> <td><b>Datum:</b></td> <td><b>Beginn:</b></td> </tr> <tr> <td></td> <td><b>Ende:</b></td> </tr> </table>	<b>Datum:</b>	<b>Beginn:</b>		<b>Ende:</b>
<b>Datum:</b>	<b>Beginn:</b>				
	<b>Ende:</b>				
3	<table border="1"> <tr> <td><b>Teilnehmerzahl:</b></td> <td><b>Anzahl Mädchen:</b></td> </tr> <tr> <td></td> <td><b>Anzahl Jungen:</b></td> </tr> </table>	<b>Teilnehmerzahl:</b>	<b>Anzahl Mädchen:</b>		<b>Anzahl Jungen:</b>
<b>Teilnehmerzahl:</b>	<b>Anzahl Mädchen:</b>				
	<b>Anzahl Jungen:</b>				
4	<p><b>Welche anderen Personen waren während des Workshops anwesend (z. B. Lehrer ...)?</b></p> <p>→</p>				
5	<p><b>Wie haben sich diese Personen am Workshop beteiligt?</b></p> <p>→</p>				
<b>II. Inhalte, Struktur und Methodik des Workshops</b>					
6	<p><b>Welche Inhalte und Themen wurden vermittelt?</b></p> <p>→</p>				
7	<p><b>In welche Arbeitsphasen haben Sie den Workshop gegliedert?</b> (z. B. Begrüßung, Vorstellung des Themas, Problemdefinition, Gruppendiskussion, Festhalten der Ergebnisse, Teilnehmer-Feedback, Verabschiedung etc.)</p> <p>→</p>				

<b>8</b>	<p><b>Welche Methoden haben Sie in der Workshopmoderation angewendet?</b></p> <p><input type="checkbox"/> Anregung von Erfahrungsberichten</p> <p>Ggf. zusätzliche Erläuterungen: →</p>
	<p><input type="checkbox"/> Organisation von Diskussionen</p> <p>Ggf. zusätzliche Erläuterungen: →</p>
	<p><input type="checkbox"/> Arbeit in Kleingruppen</p> <p>Ggf. zusätzliche Erläuterungen: →</p>
	<p><input type="checkbox"/> Eigene Vorträge</p> <p>Ggf. zusätzliche Erläuterungen: →</p>
	<p><input type="checkbox"/> Rollenspiele</p> <p>Ggf. zusätzliche Erläuterungen: →</p>
	<p><input type="checkbox"/> Andere Methoden,</p> <p>und zwar: →</p>

<b>9</b>	<p><b>Welche Medien haben Sie eingesetzt, um den Workshop zu strukturieren, Inhalte zu visualisieren oder Arbeitsergebnisse der Gruppe festzuhalten?</b></p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <input type="checkbox"/> Overheadfolien  <input type="checkbox"/> Zeitungsberichte  <input type="checkbox"/> Beamerpräsentation vom PC/Laptop  <input type="checkbox"/> Bildmaterialien (z. B. Dias, Photos)  <input type="checkbox"/> Pinnwand, Flipchart oder Wandzeitung (große Papierbögen)  <input type="checkbox"/> Andere Medien, und zwar:  → </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top; border-left: 1px solid black;"> <input type="checkbox"/> Videofilm  <input type="checkbox"/> Tafel  <input type="checkbox"/> Tonmaterialien  <input type="checkbox"/> Moderationskarten </td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> Overheadfolien <input type="checkbox"/> Zeitungsberichte <input type="checkbox"/> Beamerpräsentation vom PC/Laptop <input type="checkbox"/> Bildmaterialien (z. B. Dias, Photos) <input type="checkbox"/> Pinnwand, Flipchart oder Wandzeitung (große Papierbögen) <input type="checkbox"/> Andere Medien, und zwar: →	<input type="checkbox"/> Videofilm <input type="checkbox"/> Tafel <input type="checkbox"/> Tonmaterialien <input type="checkbox"/> Moderationskarten
<input type="checkbox"/> Overheadfolien <input type="checkbox"/> Zeitungsberichte <input type="checkbox"/> Beamerpräsentation vom PC/Laptop <input type="checkbox"/> Bildmaterialien (z. B. Dias, Photos) <input type="checkbox"/> Pinnwand, Flipchart oder Wandzeitung (große Papierbögen) <input type="checkbox"/> Andere Medien, und zwar: →	<input type="checkbox"/> Videofilm <input type="checkbox"/> Tafel <input type="checkbox"/> Tonmaterialien <input type="checkbox"/> Moderationskarten		

<b>III. Bewertung des Workshopkonzeptes</b>		
<b>10</b>	<p><b>Für die Moderation des Workshops haben wir ein Workshopkonzept erarbeitet. Wie bewerten Sie das Workshopkonzept?</b></p>	
	<input type="checkbox"/> Sehr geeignet	<input type="checkbox"/> Überwiegend geeignet
	<input type="checkbox"/> Weniger geeignet	<input type="checkbox"/> Völlig ungeeignet
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Eher geeignet
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Weitgehend ungeeignet

11	<b>Gab es Probleme bei der Durchführung Ihres Workshops?</b>	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein
12	<b>Wenn ja, was für Probleme traten auf?</b>	→
13	<b>Welche Voraussetzungen sind aus Ihrer Sicht für die erfolgreiche Durchführung des Workshopkonzeptes erforderlich?</b>	→
14	<b>Was sollte aus Ihrer Sicht am Workshopkonzept verbessert/geändert werden?</b>	→

#### IV. Einschätzung der Teilnehmerakzeptanz

15	<b>Wie interessant war das Thema des Workshops für die Jugendlichen?</b>	<input type="checkbox"/> Interessant <input type="checkbox"/> Überwiegend uninteressant	<input type="checkbox"/> Überwiegend interessant <input type="checkbox"/> Uninteressant
16	<b>Wie wurde die Methodik des Workshops von den Jugendlichen angenommen?</b>	<input type="checkbox"/> Sehr gut <input type="checkbox"/> Überwiegend gut	<input type="checkbox"/> Überwiegend schlecht <input type="checkbox"/> Sehr schlecht
17	<b>Ließen sich die Jugendlichen zu Eigenaktivitäten und Diskussionen motivieren?</b>	<input type="checkbox"/> Sehr stark <input type="checkbox"/> Überwiegend	<input type="checkbox"/> Eher weniger <input type="checkbox"/> Überhaupt nicht
18	<b>Wie haben die eingesetzten Medien die Jugendlichen angesprochen?</b>	<input type="checkbox"/> Sehr gut <input type="checkbox"/> Überwiegend gut	<input type="checkbox"/> Überwiegend schlecht <input type="checkbox"/> Sehr schlecht
19	<b>Konnten Sie bestimmte Jugendliche in dem Workshop nicht erreichen?</b>	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	
20	<b>Welche Jugendlichen konnten Sie nicht erreichen?</b>	→	
21	<b>Was waren die Gründe?</b>	→	
22	<b>Wie wurden Sie als Moderator/-in von der Gruppe aufgenommen?</b>	<input type="checkbox"/> Sehr gut <input type="checkbox"/> Überwiegend gut	<input type="checkbox"/> Überwiegend schlecht <input type="checkbox"/> Sehr schlecht



3 Wie bewerten Sie die einzelnen Angebote?								
	(a) Diese Aktion fand ich interessant				(b) Bei dieser Aktion habe ich etwas wichtiges Neues zur Verkehrssicherheit dazugelernt			
	Stimmt nicht	Stimmt kaum	Stimmt teilweise	Stimmt völlig	Stimmt nicht	Stimmt kaum	Stimmt teilweise	Stimmt völlig
Gurtschlitten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Alkohol-fahrsimulator	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Überschlag-simulator	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sehtest	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reaktionstest	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4 Während des Projekttag wurden verschiedene Workshops angeboten. An welchem Workshop haben Sie teilgenommen und wie bewerten Sie diesen?								
a	<b>Workshop 1</b> (Bitte ankreuzen): <input type="checkbox"/> Verkehrswissensquiz <input type="checkbox"/> Risikofaktor Mensch <input type="checkbox"/> Designierter Fahrer – wer fährt, trinkt nicht <input type="checkbox"/> Der Verkehrsunfall und seine Folgen <input type="checkbox"/> Verkehrssicherheit in unserer Gemeinde <input type="checkbox"/> Fahrzeugsicherheit – Unfallursachen <input type="checkbox"/> Nachbereitung des Projekttag				<b>Anderer Workshop 1, und zwar</b> (Bitte Titel des Workshops angeben):  <input type="checkbox"/> .....			
b	<b>Dieser Workshop war interessant</b> <i>(Bitte eine Antwort ankreuzen)</i> <input type="checkbox"/> Stimmt nicht <input type="checkbox"/> Stimmt eher nicht <input type="checkbox"/> Stimmt eher <input type="checkbox"/> Stimmt völlig							
c	<b>Meine Meinung wurde für wichtig gehalten</b> <i>(Bitte eine Antwort ankreuzen)</i> <input type="checkbox"/> Stimmt nicht <input type="checkbox"/> Stimmt eher nicht <input type="checkbox"/> Stimmt eher <input type="checkbox"/> Stimmt völlig							
d	<b>Dem Moderator ist es gelungen, alle an der Diskussion zu beteiligen</b> <i>(Bitte eine Antwort ankreuzen)</i> <input type="checkbox"/> Stimmt nicht <input type="checkbox"/> Stimmt eher nicht <input type="checkbox"/> Stimmt eher <input type="checkbox"/> Stimmt völlig							
e	<b>Workshop 2</b> (Bitte ankreuzen): <input type="checkbox"/> Verkehrswissensquiz <input type="checkbox"/> Risikofaktor Mensch <input type="checkbox"/> Designierter Fahrer – wer fährt, trinkt nicht <input type="checkbox"/> Der Verkehrsunfall und seine Folgen <input type="checkbox"/> Verkehrssicherheit in unserer Gemeinde <input type="checkbox"/> Fahrzeugsicherheit – Unfallursachen <input type="checkbox"/> Nachbereitung des Projekttag				<b>Anderer Workshop 2, und zwar</b> (Bitte Titel des Workshops angeben):  <input type="checkbox"/> .....			
f	<b>Dieser Workshop war interessant</b> <i>(Bitte eine Antwort ankreuzen)</i> <input type="checkbox"/> Stimmt nicht <input type="checkbox"/> Stimmt eher nicht <input type="checkbox"/> Stimmt eher <input type="checkbox"/> Stimmt völlig							
g	<b>Meine Meinung wurde für wichtig gehalten</b> <i>(Bitte eine Antwort ankreuzen)</i> <input type="checkbox"/> Stimmt nicht <input type="checkbox"/> Stimmt eher nicht <input type="checkbox"/> Stimmt eher <input type="checkbox"/> Stimmt völlig							
h	<b>Dem Moderator ist es gelungen, alle an der Diskussion zu beteiligen</b> <input type="checkbox"/> Stimmt nicht <input type="checkbox"/> Stimmt eher nicht <input type="checkbox"/> Stimmt eher <input type="checkbox"/> Stimmt völlig							

<b>II.</b>	<b>Wie bewerten Sie den Projekttag insgesamt?</b>
<b>5</b>	<b>Wie gut hat Ihnen der Projekttag insgesamt gefallen?</b> Bitte vergeben Sie hierfür eine Note zwischen 1 (= sehr gut) und 6 (= ungenügend). <b>Ich vergebe die Note:</b> _____
<b>6</b>	<b>Ich wünsche mir mehr Projekttag dieser Art.</b> <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
<b>7</b>	<b>Ich schlage folgende Verbesserungen für weitere Projekttag vor:</b> →

<b>III.</b>	<b>Zur Person</b>
<b>8</b>	<b>Ihr Alter und Geschlecht</b>
<b>a</b>	Alter: _____ <b>b</b> Geschlecht: <input type="checkbox"/> weiblich <input type="checkbox"/> männlich
<b>9</b>	<b>Welche Schule besuchen Sie momentan?</b>
<b>a</b>	<input type="checkbox"/> Gesamtschule <input type="checkbox"/> Gymnasium <input type="checkbox"/> Gesamtschule mit gymnasialer Oberstufe <input type="checkbox"/> Berufsbildende Schule
<b>b</b>	<b>für Schüler</b> Ich bin in der _____ Klassenstufe. <b>für Auszubildende</b> Ich bin im _____ Ausbildungsjahr.
<b>c</b>	Welchen Beruf streben Sie an? <b>→</b> _____ Wie heißt Ihr Ausbildungsberuf? <b>→</b> _____

<b>IV.</b>	<b>Ihre Fahrpraxis</b>
<b>10</b>	<b>Welche der folgenden Führerscheine haben Sie?</b>
	<b>Wie häufig fahren Sie selbst? (d-e)</b>
	1-2 mal die Woche      3-4 mal die Woche oder mehr      Höchstens 1-2 mal im Monat
<b>a</b>	<b>Pkw (Klasse B/BE)</b> <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> 1-2 mal die Woche <input type="checkbox"/> 3-4 mal die Woche oder mehr <input type="checkbox"/> Höchstens 1-2 mal im Monat
<b>b</b>	<b>Kraftrad/Motorrad (Klasse A/A1)</b> <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> 1-2 mal die Woche <input type="checkbox"/> 3-4 mal die Woche oder mehr <input type="checkbox"/> Höchstens 1-2 mal im Monat
<b>c</b>	<b>Kleinkraftrad/Roller (Klasse M)</b> <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> 1-2 mal die Woche <input type="checkbox"/> 3-4 mal die Woche oder mehr <input type="checkbox"/> Höchstens 1-2 mal im Monat

## 6 Literatur

Deutsche Verkehrswacht (o. J.): Aktion Junge Fahrer – Eine Initiative der Deutschen Verkehrswacht, des Bundesministers für Verkehr und der Deutschen Autoversicherer (Informationsbrochure)

HOPPE, R. & TEKAAT, A. (2005): Förderung der Verkehrssicherheit durch differenzierte Ansprache junger Fahrer/-innen. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen

LÖBMANN, R., HAJA, D. & KRÜGER, H.-P. (1997): Verkehrssicherheitsprogramme für junge Fahrer und Fahrerinnen in Deutschland. Abschlussbericht zum FE 82.136/1997 (unveröff.), Bundesanstalt für Straßenwesen Bergisch Gladbach

## Schriftenreihe

Berichte der Bundesanstalt  
für Straßenwesen

## Unterreihe „Mensch und Sicherheit“

**2000**

- M 112: **Ältere Menschen als Radfahrer**  
Steffens, Pfeiffer, Schreiber, Rudinger, Groß, Hübner € 18,00
- M 113: **Umweltbewußtsein und Verkehrsmittelwahl**  
Preisendörfer, Wächter-Scholz, Franzen, Diekmann,  
Schad, Rommerskirchen € 17,50
- M 114: **ÖPNV-Nutzung von Kindern und Jugendlichen**  
Dürholt, Pfeifer, Deetjen € 13,50
- M 115: **Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung**  
Schutzgebühr € 5,00
- M 116: **Informations- und Assistenzsysteme im Auto benutzer-  
gerecht gestalten – Methoden für den Entwicklungsprozeß**  
€ 14,50
- M 117: **Erleben der präklinischen Versorgung nach einem Verkehrs-  
unfall**  
Nyberg, Mayer, Frommberger € 11,00
- M 118: **Leistungen des Rettungsdienstes 1998/99**  
Schmiedel, Behrendt € 13,50
- M 119: **Volkswirtschaftliche Kosten der Sachschäden im Straßen-  
verkehr**  
Baum, Höhnscheid, Höhnscheid, Schott € 10,50
- M 120: **Entwicklung der Verkehrssicherheit und ihrer Determinan-  
ten bis zum Jahr 2010**  
Ratzenberger € 17,50
- M 121: **Sicher fahren in Europa** € 21,00
- M 122: **Charakteristika von Unfällen auf Landstraßen – Analy-  
se aus Erhebungen am Unfallort**  
Otte € 14,00
- M 123: **Mehr Verkehrssicherheit für Senioren – More Road Safety  
for Senior Citizens** € 24,50

**2001**

- M 124: **Fahrerverhaltensbeobachtungen auf Landstraßen am Bei-  
spiel von Baumalleen**  
Zwieli, Reker, Flach € 13,00
- M 125: **Sachschadenschätzung der Polizei bei unfallbeteiligten  
Fahrzeugen**  
Heidemann, Krämer, Hautzinger € 11,50
- M 126: **Auswirkungen der Verkehrsüberwachung auf die Befol-  
gung von Verkehrsvorschriften**  
Pfeiffer, Hautzinger € 14,50
- M 127: **Verkehrssicherheit nach Einnahme psychotroper Substan-  
zen** € 13,50
- M 128: **Auswirkungen neuer Arbeitskonzepte und insbesondere  
von Telearbeit auf das Verkehrsverhalten**  
Vogt, Denzinger, Glaser, Glaser, Kuder € 17,50
- M 129: **Regionalstruktur nächtlicher Freizeitunfälle junger Fahrer  
in den Jahren 1997 und 1998**  
Mäder, Pöppel-Decker € 15,00
- M 130: **Informations- und Steuerungssystem für die Verkehrs-  
sicherheitsarbeit für Senioren**  
Meka, Bayer € 12,00

M 131: **Perspektiven der Verkehrssicherheitsarbeit für Senio-  
ren**

Teil A: Erster Bericht der Projektgruppe zur Optimierung der  
Zielgruppenprogramme für die Verkehrsaufklärung von Senioren  
Teil B: Modellprojekt zur Erprobung von Maßnahmen der Ver-  
kehrssicherheitsarbeit mit Senioren

Becker, Berger, Dumbs, Emsbach, Erlemeier, Kaiser, Six  
unter Mitwirkung von Bergmeier, Ernst, Mohrhardt, Pech,  
Schafhausen, Schmidt, Zehnpfennig € 17,00

M 132: **Fahrten unter Drogeneinfluss – Einflussfaktoren und Ge-  
fährdungspotenzial**

Vollrath, Löbmann, Krüger, Schöch, Widera, Mettke € 19,50

M 133: **Kongressbericht 2001 der Deutschen Gesellschaft für  
Verkehrsmedizin e. V.** € 26,00

M 134: **Ältere Menschen im künftigen Sicherheitssystem Straße/  
Fahrzeug/Mensch**

Jansen, Holte, Jung, Kahmann, Moritz, Rietz,  
Rudinger, Weidemann € 27,00

**2002**

- M 135: **Nutzung von Inline-Skates im Straßenverkehr**  
Alrutz, Gündel, Müller  
unter Mitwirkung von Brückner, Gnielka, Lerner,  
Meyhöfer € 16,00
- M 136: **Verkehrssicherheit von ausländischen Arbeitnehmern und  
ihren Familien**  
Funk, Wiedemann, Rehm, Wasilewski, Faßmann, Kabakci,  
Dorsch, Klapproth, Ringleb, Schmidtrott € 20,00
- M 137: **Schwerpunkte des Unfallgeschehens von Motorradfahrern**  
Assing € 15,00
- M 138: **Beteiligung, Verhalten und Sicherheit von Kindern und Ju-  
gendlichen im Straßenverkehr**  
Funk, Faßmann, Büschges, Wasilewski, Dorsch, Ehret, Klapproth,  
May, Ringleb, Schießl, Wiedemann, Zimmermann € 25,50
- M 139: **Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder – Eine Sichtung  
der Maßnahmenlandschaft**  
Funk, Wiedemann, Büschges, Wasilewski, Klapproth,  
Ringleb, Schießl € 17,00
- M 140: **Optimierung von Rettungseinsätzen – Praktische und  
ökonomische Konsequenzen**  
Schmiedel, Moecke, Behrendt € 33,50
- M 141: **Die Bedeutung des Rettungsdienstes bei Verkehrsunfällen  
mit schädel-hirn-traumatisierten Kindern – Eine retrospektive Aus-  
wertung von Notarzt-Einsatzprotokollen in Bayern**  
Brandt, Sefrin € 12,50
- M 142: **Rettungsdienst im Großschadensfall**  
Holle, Pohl-Meuthen € 15,50
- M 143: **Zweite Internationale Konferenz „Junge Fahrer und Fahrer-  
innen“** € 22,50
- M 144: **Internationale Erfahrungen mit neuen Ansätzen zur Ab-  
senkung des Unfallrisikos junger Fahrer und Fahranfänger**  
Willmes-Lenz € 12,00
- M 145: **Drogen im Straßenverkehr – Fahrsimulationstest, ärztliche  
und toxikologische Untersuchung bei Cannabis und Amphetaminen**  
Vollrath, Sachs, Babel, Krüger € 15,00
- M 146: **Standards der Geschwindigkeitsüberwachung im Verkehr  
Vergleich polizeilicher und kommunaler Überwachungsmaßnahmen**  
Pfeiffer, Wiebusch-Wothge € 14,00
- M 147: **Leistungen des Rettungsdienstes 2000/01 – Zusammen-  
stellung von Infrastrukturdaten zum Rettungsdienst 2000 und Ana-  
lyse des Leistungsniveaus im Rettungsdienst für die Jahre 2000  
und 2001**  
Schmiedel, Behrendt € 15,00

## 2003

- M 148: **Moderne Verkehrssicherheitstechnologie – Fahrdaten-speicher und Junge Fahrer**  
Heinzmann, Schade € 13,50
- M 149: **Auswirkungen neuer Informationstechnologien auf das Fahrverhalten**  
Färber, Färber € 16,00
- M 150: **Benzodiazepine: Konzentration, Wirkprofile und Fahr-tüchtigkeit**  
Lutz, Strohbeck-Kühner, Aderjan, Mattern € 25,50
- M 151: **Aggressionen im Straßenverkehr**  
Maag, Krüger, Breuer, Benmimoun, Neunzig, Ehmanns € 20,00
- M 152: **Kongressbericht 2003 der Deutschen Gesellschaft für Ver-kehrsmmedizin e. V.** € 22,00
- M 153: **Grundlagen streckenbezogener Unfallanalysen auf Bun-desautobahnen**  
Pöppel-Decker, Schepers, Koßmann € 13,00
- M 154: **Begleitetes Fahren ab 17 – Vorschlag zu einem fahrpraxis-bezogenen Maßnahmenansatz zur Verringerung des Unfallrisikos junger Fahranfängerinnen und Fahranfänger in Deutschland Pro-jektgruppe „Begleitetes Fahren“** € 12,50
- M 155: **Prognosemöglichkeiten zur Wirkung von Verkehrssicher-heitsmaßnahmen anhand des Verkehrszentralregisters**  
Schade, Heinzmann € 17,50
- M 156: **Unfallgeschehen mit schweren Lkw über 12 t**  
Assing € 14,00

## 2004

- M 157: **Verkehrserziehung in der Sekundarstufe**  
Weishaupt, Berger, Saul, Schimunek, Grimm, Pleßmann, Zügenrucker € 17,50
- M 158: **Sehvermögen von Kraftfahrern und Lichtbedingungen im nächtlichen Straßenverkehr**  
Schmidt-Clausen, Freiding € 11,50
- M 159: **Risikogruppen im VZR als Basis für eine Prämiendif-ferenzierung in der Kfz-Haftpflicht**  
Heinzmann, Schade € 13,00
- M 160: **Risikoorientierte Prämiendifferenzierung in der Kfz-Haft-pflicht – Erfahrungen und Perspektiven**  
Ewers(t), Growitsch, Wein, Schwarze, Schwintowski € 15,50
- M 161: **Sicher fahren in Europa** € 19,00
- M 162: **Verkehrsteilnahme und -erleben im Straßenverkehr bei Krankheit und Medikamenteneinnahme**  
Holte, Albrecht € 13,50
- M 163: **Referenzdatenbank Rettungsdienst Deutschland**  
Kill, Andrä-Welker € 13,50
- M 164: **Kinder im Straßenverkehr**  
Funk, Wasilewski, Eilenberger, Zimmermann € 19,50
- M 165: **Förderung der Verkehrssicherheit durch differenzierte An-sprache junger Fahrerinnen und Fahrer**  
Hoppe, Tekaat, Woltring € 18,50

## 2005

- M 166: **Förderung des Helmtragens bei radfahrenden Kindern und Jugendlichen**  
Schreckenber, Schlittmeier, Ziesnitz unter Mitarbeit von Suhr, Pohl-mann, Poschadel, Schulte-Pelkum, Sopelnykova € 16,00
- M 167: **Fahrausbildung für Behinderte – Konzepte und Materialien für eine behindertengerechte Fahrschule und Behinderte im Verordnungsrecht**  
Zawatzky, Mischau, Dorsch, Langfeldt, Lempp € 19,00

- M 168: **Optimierung der Fahrerlaubnisprüfung – Ein Reform-vorschlag für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung**  
Bönninger, Sturzbecher € 22,00
- M 169: **Risikoanalyse von Massenunfällen bei Nebel**  
Debus, Heller, Wille, Dütschke, Normann, Placke, Wallentowitz, Neunzig, Benmimoun € 17,00
- M 170: **Integratives Konzept zur Senkung der Unfallrate junger Fahrerinnen und Fahrer – Evaluation des Modellversuchs im Land Niedersachsen**  
Stiensmeier-Pelster € 15,00
- M 171: **Kongressbericht 2005 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V. – 33. Jahrestagung** € 29,50
- M 172: **Das Unfallgeschehen bei Nacht**  
Lerner, Albrecht, Evers € 17,50
- M 173: **Kolloquium „Mobilitäts-/Verkehrserziehung in der Sekundar-stufe“** € 15,00
- M 174: **Verhaltensbezogene Ursachen schwerer Lkw-Unfälle**  
Evers, Auerbach € 13,50

## 2006

- M 175: **Untersuchungen zur Entdeckung der Drogenfahrt in Deutschland**  
Iwersen-Bergmann, Kauert € 18,50
- M 176: **Lokale Kinderverkehrssicherheitsmaßnahmen und -pro-gramme im europäischen Ausland**  
Funk, Faßmann, Zimmermann, unter Mitarbeit von Wasilewski, Eilenberger € 15,00
- M 177: **Mobile Verkehrserziehung junger Fahranfänger**  
Krampe, Großmann € 15,50

---

Alle Berichte sind zu beziehen beim:

Wirtschaftsverlag NW  
Verlag für neue Wissenschaft GmbH  
Postfach 10 11 10  
D-27511 Bremerhaven  
Telefon: (04 71) 9 45 44 - 0  
Telefax: (04 71) 9 45 44 77  
Email: [vertrieb@nw-verlag.de](mailto:vertrieb@nw-verlag.de)  
Internet: [www.nw-verlag.de](http://www.nw-verlag.de)

Dort ist auch ein Kompletverzeichnis erhältlich.