

PIT Brandenburg

Schulische Prävention im Team

Präventionsbereich: Mobilität

INHALT

Präventionsfeld: Motorisierung	2
1. Problembeschreibung	2
2. Analyse	2
3. Lösungsansatz	3
4. Zielgruppen	4
5. Ziele	4
6. Inhaltliche Ausgestaltung	5
7. Anregungen für Unterricht und Schulleben	7
8. Medien für den Unterricht.....	8
9. Ergänzungsangebote	9
10. PIT-Ansprechpartner	9

Präventionsfeld: Motorisierung

1. Problembeschreibung

Die Jugendlichen werden immer früher motorisiert mobil. Die Führerscheinklasse S macht es seit dem 1. Februar 2005 möglich, dass Jugendliche bereits ab 16 Jahre mit Quads und Miniautos auf der Straße unterwegs sind. Ab 16^{1/2} Jahren dürfen sie vielerorts im Rahmen des Modellversuches des „Begleiteten Fahrens ab 17“ die Pkw-Führerscheinausbildung beginnen.¹

Junge Fahranfängerinnen und Fahranfänger haben ein dramatisch hohes Risiko, im Straßenverkehr zu verunglücken oder getötet zu werden. Dies liegt unter anderem in dem unglücklichen Zusammentreffen von Anfängerrisiko und in der Jugendlichkeit begründeten Risiko. Dabei ist es ein Irrglaube, davon auszugehen, die Fahrausbildung sei in der Lage, dies „in den Griff zu bekommen“. Auto fahren lernen, das „soziale Happening Straßenverkehr“ zu ergründen und zu verstehen und mit einem „normalen“ Risiko zu meistern, ist ein Lernprozess, der Jahre dauert.

Die vielfältigen Erkenntnisse in Deutschland und Europa zeigen, dass junge Menschen in diesem langwierigen Lernprozess Unterstützung brauchen, eine zielgerichtete, dem Lernstand angemessene Unterstützung.²

2. Analyse

Bildung im umfassenden Sinn darf den vitalen Lebensbereich Verkehr nicht aussparen, vielmehr hilft sie den Schülerinnen und Schülern, an der öffentlichen Meinungsbildung und politischen Entscheidung auch in diesem Bereich mitzuwirken. Nach der Empfehlung der Kultusministerkonferenz von 1994 zur Verkehrserziehung in der Schule beschränkt sich diese „nicht nur auf das Verhalten von Schülerinnen und Schülern und ihre Anpassung an bestehende Verkehrsverhältnisse; sie schließt vielmehr auch die kritische Auseinandersetzung mit Erscheinungen, Bedingungen und Folgen des gegenwärtigen Verkehrs und seiner künftigen Gestaltung ein.“³ Mit den genannten Begründungen sind die beiden wesentlichen verkehrspädagogischen Zielbereiche angesprochen, nämlich die eigenverantwortliche Teilnahme und die mitverantwortliche Teilnahme am Lebensbereich Verkehr.

Fahren ist eine persönliche technische, körperliche, geistige sowie charakterliche Gesamtleistung und bedeutet gleichzeitig Übernahme von Verantwortung für die Verkehrsteilnahme. Fachleute sagen: „Jeder fährt so, wie er ist.“ Damit ist vor allem die charakterliche Seite des Einzelnen angesprochen. Fahrverbot und Fahrerlaubnisentzug sind durchweg Reaktionen auf charakterliches Versagen im Verkehr, z. B. Alkoholfahrt, Tempoverstoß, Fahren ohne Fahrerlaubnis und ohne Haftpflichtversicherungsvertrag, Verkehrsnötigung. Den fahrenden Schülerinnen und Schülern muss deutlich gemacht werden, dass das Fahren nicht nur Mobilität und ein Gefühl von Freiheit bedeutet, sondern vor allem Übernahme von Verantwortung dafür, dass von der eigenen Verkehrsteilnahme möglichst keine Gefahr für die anderen und für die eigene Person ausgeht.

¹ ADACsignale – Ausgabe 28, Juli 2006

² Kay Schulte: DVR Zeitschrift für Verkehrssicherheit 4/2005

³ Empfehlung der Kultusministerkonferenz vom 17.06.1994

Von 14 bis 18 Jahren verändert sich für junge Leute rechtlich eine ganze Menge. Mit 14 wird man strafmündig und ist deshalb für Ordnungswidrigkeiten und Straftaten verantwortlich.

15-Jährige dürfen mit dem Mofa fahren und mit 16 kann man bereits die ersten Führerscheine für Klein- und Leichtkrafträder erwerben, bis dann mit 17 Jahren (Begleitetes Fahren – Modellversuch) die Auto- und Motorradführerscheine in Reichweite kommen.

14- bis 18-Jährige nehmen als Inline-Skater, Roller-, Rad-, Mofa-, Kleinkraftrad- und Leichtkraftradfahrer aktiv am Verkehr teil mit allen rechtlichen Konsequenzen, wenn gegen Verkehrsbestimmungen verstoßen wird. Dabei ist vielen unklar, was an nachteiligen Rechtsfolgen im Bereich strafrechtlicher Sanktionen, Schadensersatz- und Versicherungspflicht auf sie zukommt.

Aufklärung und Prävention sind hier besonders wichtig, wie die täglichen Erfahrungen bei der Abwicklung von Verkehrsverstößen Jugendlicher zeigen. Rechtzeitige und sachgerechte Aufklärung mit Blick auf das notwendige Verantwortungsbewusstsein beim Einstieg in die Fahrerwelt ist ein unabdingbarer Beitrag zur Verkehrssicherheit.

Noch immer liegt das Land Brandenburg hinsichtlich schwerer Unfälle deutlich über dem Bundesdurchschnitt.

<http://www.mir.brandenburg.de/cms/media.php/2239/unfallbericht2004pdf>

Im Vergleich zweier Erhebungen von 1980 und 2002 wurde festgestellt, dass nur wenig Fortschritte in der Verkehrserziehung in den Sekundarstufen erreicht wurden. Dies geht einher mit einer schwierigen Situation der unfallbezogenen Primärprävention im Jugendalter. Der Leidensdruck fehlt weit gehend; eine angemessene Gefahrenbewertung ist so gering, wie der Glaube an die eigenen Bewältigungsmöglichkeiten groß ist. Subjektives Sicherheitsgefühl und objektive Sicherheit fallen in diesem Alter besonders weit auseinander.

3. Lösungsansatz

Um Kinder und Jugendliche bei der Verkehrs- und Mobilitätserziehung zu motivieren, ist an ihren Problemen und Interessen anzuknüpfen. Es genügt nicht, die normativen Vorgaben von Zielvorstellungen, wie beispielsweise sicheres und umweltverträgliches Verhalten, zu machen.

Reine Informationsmaßnahmen haben nach den Metaanalysen von Lund und Aarö (2004) wenig Effekte auf das Sicherheitsverhalten und die Unfallverwicklung. Bessere Ergebnisse sind dann zu erzielen, wenn die Botschaft wiederholt wird, wenn sie zielgruppenorientiert ist und wenn sie in Face-to-face oder Zweiweg-Kommunikation dargeboten wird. Effektiver ist es vor allem, wenn präventive Maßnahmen der Erziehung und Aufklärung

- in ein Paket unterschiedlicher Maßnahmen eingebunden sind und
- wenn sie auf der einen Seite Individuen berühren (um ihr Wissen, ihre Einstellungen und ihr Verhalten zu beeinflussen) und auf der anderen Seite soziale Normen und kulturelle Faktoren aufgreifen.

Eine altersgerechte Wiederholung und Erweiterung von Themen im Bereich der Verkehrs- und Mobilitätserziehung erfolgen in der weiterführenden Schule. Jede Schule sollte ein Spiralcurriculum zur Behandlung verkehrsrelevanter Themen erarbeiten. Eine Weiterführung des übergreifenden Themenkomplexes „Verkehrs- und Mobilitätserziehung“ in den Sekundarstufenbereichen I und II bewirkt ein umsichtiges Verkehrsverhalten von Jugendlichen und jungen Erwachsenen.

Insbesondere das „Begleitete Fahren ab 17“ eröffnet Schulen gute Chancen, den Wunsch nach dem Führerschein zu nutzen, um verkehrserzieherische Inhalte in den Fachunterricht zu integrieren.

„Begleitetes Fahren ab 17“

Um das besonders hohe Unfallrisiko junger Fahrer mit der gerade erworbenen Fahrerlaubnis zu reduzieren, wurde in einer bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) angesiedelten Projektgruppe, in der auch der ADAC mitarbeitete, das Modell „Begleitetes Fahren mit 17“ auf der Basis europäischer Erkenntnisse entwickelt.

2004 startete das Land Niedersachsen diesen Modellversuch. Inzwischen beteiligen sich 11 Bundesländer, Brandenburg und Berlin sind seit dem 1. Februar 2006 dabei.

Das „Begleitete Fahren ab 17“, mit der zunächst bis 2010 befristeten Verordnung, soll dem Hauptproblem von jungen Führerscheinbesitzerinnen und -besitzern, die ihr eigenes Können oft überschätzen und kritische Situationen unterschätzen, begegnet werden. Sie erhalten so Unterstützung beim Aufbau von Kompetenz und Erfahrung. Deutschland knüpft mit der Phase des Begleitens an eine vollständig durchlaufene Fahrausbildung in einer Fahrschule und an die erfolgreiche Absolvierung einer Fahrerlaubnisprüfung an.

Ansatz ist dabei die wissenschaftlich fundierte Erkenntnis, dass es bei Fahrten in Begleitung zu weniger Unfällen kommt als bei Fahrten ohne Begleitung - jedenfalls sofern es sich bei den Begleitern nicht um Personen gleichen Alters handelt. Gleichzeitig führt die Fahrpraxis in Begleitung zu mehr Fahrkompetenz, die weiterwirkt, wenn der Fahranfänger ab dem 18. Lebensjahr nach Erwerb des Führerscheins ohne Begleitung fahren darf. Bei entsprechender Fahrpraxis kann daher davon ausgegangen werden, dass die Fahranfänger nach der Begleitphase mit einem deutlich herabgesenkten Risikoniveau in die Phase des selbstständigen Fahrens eintreten. Dieser Ansatz ist in anderen europäischen Ländern bereits erfolgreich eingeführt.

4. Zielgruppen

Schülerinnen und Schüler ab der Jahrgangsstufe 7

5. Ziele

- Entwickeln von Sozial- und Kommunikationskompetenz; Einstellungen und Verhaltensweisen entwickeln, die befähigen Konflikte auszuhalten und konstruktiv zu lösen,
- Vermitteln elementarer Kenntnisse über gesellschaftliche Zustände, Entwicklungsprozesse und Veränderungen,
- Bewusstmachen geltender Regeln und Normen,
- ein realistisches Gefahrenbewusstsein schulen um Verhalten im Straßenverkehr zu analysieren und zu reflektieren,
- Unrechtsbewusstsein schärfen, Rechts- und Pflichtbewusstsein stärken,
- Strategien entwickeln, um Unfälle zu verhüten und Verkehrsstraftaten zu vermeiden,
- Verantwortung gegenüber sich selbst und anderen stärken und Zivilcourage entwickeln, um bei entsprechenden Gefahrensituationen eingreifen zu können,
- Mitfahrerinnen und Mitfahrer zur Wahrnehmung und Verhinderung von Gefahrensituationen befähigen.

6. Inhaltliche Ausgestaltung

Erscheinungsformen

Mofafahren

Das erste Kraftfahrzeug eines Schülers ist oft ein Mofa 25. Vielen ist dieses Kfz nicht schnell genug und deshalb wird das Mofa „frisirt“ oder es wird eine Doppelsitzbank angebracht, um es attraktiver zu machen. Das hat entscheidende Folgen für die Fahrerlaubnispflicht und kann zu versicherungsrechtlichen Nachteilen beim Verkehrsunfall führen. Wichtig ist, dass ein gültiger Haftpflichtversicherungsvertrag besteht, der rechtzeitig von Jahr zu Jahr abgeschlossen werden muss.

„Begleitetes Fahren ab 17“

Bereits mit 16^{1/2} Jahren kann man mit der normalen Fahrausbildung beginnen. Dazu ist die Zustimmung der Erziehungsberechtigten nötig. Der Antrag wird nur bewilligt, wenn keine Zweifel an der Eignung (z. B. Drogenauffälligkeit) vorliegen. Wer die Prüfung besteht, erhält zu seinem 17. Geburtstag keinen Führerschein, sondern eine Prüfbescheinigung mit der Auflage, nur mit einem eingetragenen Begleiter fahren zu dürfen. Dieses Papier ist nur in Deutschland gültig, hier berechtigt es aber auch zum Fahren in den Bundesländern, die sich nicht an dem Modellversuch beteiligen. Mit Erreichen des 18. Lebensjahres wird dann der Kartenführerschein auf Antrag ausgehändigt. Hierbei ist zu beachten, dass man nur bis zu drei Monaten nach dem 18. Lebensjahr mit der Prüfbescheinigung fahren darf.

Führerschein Klasse S ab 16

Mit dem seit 1. Februar 2005 neuen Führerschein Klasse S erhält theoretisch eine weitere, zahlenmäßig große Gruppe Jugendlicher Zugang zum motorisierten Straßenverkehr.

Diese neue Führerscheinklasse wurde eingeführt, weil sich die ausländischen Hersteller von Miniautos in Brüssel beschwert hatten. Sie sahen den Wettbewerb verletzt und fürchteten um ihre Umsatzzahlen, denn bis dahin war in Deutschland der vergleichsweise anspruchsvolle Führerschein Klasse B für das Fahren der kleinen Autos nötig.

Dieser Führerschein ist nicht billig und wird auf den richtigen Führerschein Klasse B nicht angerechnet.

Es ist zu befürchten, dass die neue Klasse S für Trikes, Quads und Microcars bis 45 km/h zu mehr Unfällen mit schweren Folgen führen wird. Die Leichtfahrzeuge gewähren keinerlei aktive oder passive Sicherheit für den Fahrer und Beifahrer. Die „Knautschzone“, über die der Fahrer verfügt, ist kaum vorhanden, das haben ADAC-Tests eindrucksvoll unter Beweis gestellt.

Gesetzliche Bestimmungen

Mofakurse

Für Mofas (bis 25 km/h) gibt es keinen eigenen Führerschein, hier erwirbt man lediglich eine so genannte Prüfbescheinigung (Theorieprüfung).

Die erste Führerscheinklasse ist M (wie Moped) für Kleinkrafträder, Mokicks, Roller bis 45 km/h. Mofakurse können auch an Schulen angeboten werden.

Mitteilung des MBS 15/05 2006 „Mofa-Kurse an Schulen“.

„Begleitetes Fahren ab 17“

Verordnung über die Erprobung des „Begleiteten Fahrens ab 17“ (BF17-Erprobungsverordnung) vom 15. Dezember 2005

Aufgrund des § 6e Abs. 2 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), der durch Artikel 1 des Gesetzes vom 14. August 2005 (BGBl. I S. 2412) eingefügt worden ist, verordnet die Landesregierung:

§ 1 Erprobung des „Begleiteten Fahrens ab 17“.

Von der Möglichkeit, eine Fahrerlaubnis der Klassen B und BE nach Maßgabe der nach § 6e Abs. 1 des Straßenverkehrsgesetzes erlassenen Rechtsverordnung zu erteilen, wird zur Erprobung neuer Maßnahmeansätze zur Senkung des Unfallrisikos junger Erwachsener (Begleitetes Fahren ab 17 Jahre) im Land Brandenburg Gebrauch gemacht.

§ 2 In-Kraft-Treten, Außer-Kraft-Treten

Diese Verordnung tritt am 1. Februar 2006 in Kraft. Sie tritt mit Ablauf des 31. Dezember 2010 außer Kraft.

Das „Wie“ des „Begleiteten Fahrens“ ist nach Zustimmung des Bundesrates im vergangenen Jahr, nun bundeseinheitlich vorgegeben. Die Bundesländer müssen sich seit 01.03.2006 an die erweiterten bundeseinheitlichen Vorgaben halten.

Die Prüfbescheinigung berechtigt nur zum Führen eines Fahrzeugs in Deutschland. Dabei ist unter anderem zu beachten, dass

- die Fahrerlaubnis mit 17 nur derjenige erwerben kann, der in einem Bundesland wohnt, das das Ausbildungsmodell anbietet,
- der Fahranfänger erst mit Vollendung des 18. Lebensjahres auf Antrag den Kartenführerschein erhält,
- während der Fahrten eine zuvor festgelegte und den Behörden bekannte Person anwesend sein muss. Diese ist namentlich in der Prüfungsbescheinigung aufgeführt. Es können mehrere Begleiter benannt werden. Bei einem Verstoß muss die Fahrerlaubnis widerrufen werden,
- über die Fahrerlaubnis eine Prüfbescheinigung ausgestellt wird. Die Bescheinigung ist im Fahrzeug mitzuführen und zur Überwachung des Straßenverkehrs berechtigten Personen auf Verlangen auszuhändigen.

Anforderungen an die Jugendlichen:

- Mit 16^{1/2} kann mit der Fahrausbildung in der Fahrschule begonnen werden.
- Die praktische Prüfung darf frühestens einen Monat vor dem 17. Geburtstag erfolgen. Hat der Prüfling bestanden, kann ab dem 17. Geburtstag gefahren werden.
- Bis zum 18. Geburtstag ist das Fahren nur in Begleitung der benannten Person erlaubt.

Anforderungen an den Begleiter:

Die begleitende Person

- steht dem Fahranfänger vor, während und nach der Fahrt ausschließlich als Ansprechpartner zur Verfügung.
- Sie greift nicht aktiv in das Fahrgeschehen ein. Verantwortlicher Führer des Fahrzeugs ist der Fahranfänger.
- Sie ist mindestens 30 Jahre alt.
- Sie muss mindestens seit 5 Jahren selbst Inhaber der Führerscheinklasse B sein.

- Sie darf in Flensburg nicht mehr als 3 Punkte haben.

Für Fahrer und Begleitperson gilt die 0,5 % Grenze (0,5 % Alkohol im Blut oder mehr als 0,25 mg/l Alkohol in der Atemluft) und natürlich sind auch Drogen tabu.

Wer noch keine 18 Jahre alt ist und mit der Prüfbescheinigung aber ohne die Begleitperson beim Fahren erwischt wird, zahlt 150 € Bußgeld und erhält 4 Punkte in Flensburg. Außerdem wird sogleich die Fahrerlaubnis widerrufen und ein Aufbauseminar angeordnet. Das Nicht-Mitführen der Prüfbescheinigung ist mit einem Verwarnungsgeld von 10 € belegt.⁴

Mit Erreichen des 18. Lebensjahres erhält der Fahranfänger auf Antrag den Kartenführerschein. Mit Erteilung der Prüfbescheinigung beginnt die Regelprobezeit von zwei Jahren. Fehler in dieser Zeit führen, je nach Schwere des Vergehens, zu einem Aufbauseminar für Fahranfänger, das (zusätzlich zum Bußgeld und den Punkten) bis zu 250 bis 350 € kosten kann sowie zur Verlängerung der Probezeit auf vier Jahre.

Führerschein Klasse S

Vorgeschrieben ist eine theoretische Ausbildung mit 14 Doppelstunden Unterricht. Die Theorieprüfung umfasst 30 Fragen. Auch eine praktische Ausbildung mit 30-minütiger Fahrprüfung ist gesetzliche Pflicht.

Seit dem 1. Januar 2006 gilt in Deutschland eine allgemeine Helmpflicht für Quads. Jeder muss bei der Fahrt einen Helm tragen.

Für alle Quads gilt eine Mitnahmepflicht für das Erste-Hilfe-Material (§35h StVZO) und für das Warndreieck (§53a StVZO). Sind beide nicht vorhanden, droht ein Bußgeld von 15 €.

Ein Quad benötigt gemäß § 60 StVZO zwei Nummernschilder. Eine Ausnahme sind die 50 ccm Fahrzeuge, dort reicht ein Versicherungskennzeichen.

7. Anregungen für Unterricht und Schulleben

Die Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit dieser Gruppe sind vielfältig. Ein intensiver Dialog mit Jugendlichen, der praktische Erfahrungen, Unsicherheiten und Rollenkonflikte thematisiert, ist unbedingt erforderlich.

Jugendstrafrecht

Das Jugendstrafrecht (JGG) muss den Schülerinnen und Schülern erläutert werden. Es ist unbedingt nötig, die Verkehrsregeln zu wiederholen und zu festigen. Die Rolle des Beifahrers und sein Verhalten in Konfliktsituationen sollen erörtert und diskutiert werden, um Unfallvermeidungsstrategien zu erarbeiten. Die Themenbearbeitung durch Quiz oder Rollenspiel unterstützt den Wirkungsgrad der Vermittlungsabsicht.

Die Jugendlichen werden informiert und aufgeklärt über die Folgen von leichtsinnigem bzw. verantwortungslosem Verkehrsverhalten, über das Jugendstrafrecht (JGG) und Verkehrsrecht. Die Reflektion über ihre Rolle als Fahrer und Beifahrer ist wichtig und kann an Fallbeispielen analysiert werden. Pädagogisch sinnvoll und Erfolg versprechend sind Vorgehensweisen, die die Erfahrungen der Schülerinnen und Schüler aufgreifen. Jugendliche lehnen in diesem Lebensabschnitt Regeln als Bevormundung ab. Wird ihnen die Chance gegeben, Einsichten und Normen eigenständig zu entwickeln, können sie diese in ihr eigenes Handeln übertragen.

⁴ ADACsignale – Ausgabe 28, Juli 2006

Begleitetes Fahren mit 17 (BF 17)

Es schafft neue Möglichkeiten für schulische Arbeitsformen und konkrete Unterrichtsvorhaben in der Verkehrs- und Mobilitätserziehung.

Die Praxis zeigt, dass das Thema „Verkehrssicherheit“ nicht leicht bei Jugendlichen unterzubringen ist. Dafür gibt es diverse Gründe. Eine Schwierigkeit besteht z. B. darin, die Schülerinnen und Schüler zur Auseinandersetzung mit Sicherheitsthemen zu motivieren. Auf die Frage, was sie überhaupt an der Thematik „Verkehr“ interessiert, hört man in der Regel nur wenige Antworten. Eine lautet: „Mich interessiert, wie ich endlich den Lappen kriege und wie ich ihn behalte.“ Der Erfolg von Mofakursen und das große Interesse an Fragen rund um den Führerschein lassen vermuten, dass die Schülerinnen und Schüler innerhalb des Zeitfensters Führerscheinwerb sensibel für Verkehrsthemen und gut für eine Auseinandersetzung mit Sicherheitsthemen zu gewinnen sind. Eine Verlängerung der Lernzeit beim Erwerb des Führerscheins durch das „Begleitete Fahren“ eröffnet neue Perspektiven für die Verkehrs- und Mobilitätserziehung in der Schule. Jetzt lassen sich Lernangebote gut mit den lebenspraktischen (Fahr-) Erfahrungen der Schülerinnen und Schüler verbinden. Die große Chance des Modells für die Schule liegt darin, junge Verkehrsteilnehmer bei einem Thema abzuholen, das sie „echt interessiert“. Daher gilt es, auch für das Modell BF 17 zu werben, damit sich die Zahl der Teilnehmerinnen und Teilnehmer wegen der zu erwartenden Sicherheitseffekte möglichst rasch erhöht.

Bereits in der Projektgruppe des Bundesverkehrsministeriums zum BF 17 wurde eine schulische Begleitung des Modells als wünschenswert diskutiert. Wenn sich zahlreiche Schülerinnen und Schüler einer Schule an dem Modell beteiligen, ist eine Behandlung von Verkehrsthemen im Umfeld des Führerscheinwerbs bereits ab der Jahrgangsstufe 10 möglich. Für die Schülerinnen und Schüler ergibt sich eine Vielzahl von Fragestellungen: Wie läuft das überhaupt mit dem Führerschein? Soll ich den Zweiradführerschein A1 machen oder lieber noch warten und nächstes Jahr mit dem Führerschein Klasse B anfangen? Wie viele Fahrstunden muss man nehmen? Was kostet das? Ab der Jahrgangsstufe 11 befinden sich viele Schülerinnen und Schüler bereits mitten im Geschehen. Sie lernen in der Fahrschule und machen erste praktische Fahrerfahrungen. Für eine pädagogische Begleitung ergeben sich zahlreiche Möglichkeiten. Besonders effektiv ist die Durchführung einer schulischen Arbeitsgemeinschaft.

8. Medien für den Unterricht

Mappe: „Jugend und Verkehr“, Einzelhefte und DVD der Deutschen Verkehrswacht
<http://www.dvw-ev.de>

Verkehrsrecht im Unterricht für 14- bis 18-jährige „fahrende Schüler“ von Peter Grohmann (an allen Schulen vorhanden mit CD und Quiz). Vogelverlag, Bestellnummer: 29 110,
Verkehrsunfallbilder auf Video, DVD oder Folie, Unfallanalysen der Polizei

Begleitetes Fahren ab 17, <http://www.jungesfahren.de>
http://www.mir.brandenburg.de/cms/media.php/lbm1.a.2239.de/Fahren_mit_17.pdf

StVO und StVZO

Fahrschullehrbücher

Mobilitäts- und Verkehrserziehung, ISBN 3-89685-905-6

9. Ergänzungsangebote

ADACsignale: Sehnsucht „Führerschein“. Ausgabe 28, Juli 2006

Alkohol und Drogen sind schlechte Begleiter. Ausgabe 24

Curriculum – Modell des Lernbereichs „Mobilität“ „Den Führerschein im Kopf“
<http://www.curriculum-mobilitaet.de>

10. PIT-Ansprechpartner

Regional stehen den Schulen Unterstützungsangebote für den Unterricht sowie für Elternabende am staatlichen Schulamt zur Verfügung:

Schulräte mit der Fachaufgabe Verkehrs- und Mobilitätserziehung in den staatlichen Schulämtern

ÜTK-Berater Verkehrs- und Mobilitätserziehung

Rettungsdienste: Notruf 112 / Polizeidienststellen in ihrer Umgebung: Notruf 110

örtliche Fahrschulen

Sachgebiet Prävention in den Polizeischutzbereichen,

<http://www.internetwache.brandenburg.de>

Menuepunkt: „Informationen“,

Menuepunkt „zur Prävention“

Landesweit bieten überregionale externe Beratung an:

Landesverkehrswacht Brandenburg e. V.,

<http://www.landesverkehrswacht-brandenburg.de>

Unfallkasse Brandenburg,

<http://www.ukbb.de>

Automobilclubs

ACE Auto Club Europa <http://www.ace.de>

ADAC <http://www.adac.de>

Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg (LISUM),

14974 Ludwigsfelde-Struveshof, <http://www.lisum.brandenburg.de>

03378 209 – 200

bundesweit

DEKRA/TÜV

<http://www.dekra.de>

Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg (MIR)

<http://www.mir.brandenburg.de>

Bundesministerium für Bau- und Wohnungswesen <http://www.bmvbw.de>

Deutscher Verkehrssicherheitsrat <http://www.dvr.de>

Deutsche Verkehrswacht <http://www.dvw-ev.de>

ADAC <http://www.adac.de>