

Ganzheitliche Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche

Teil 3: Programm-Kriterien zur Schulwegsicherung

Susann Richter
Nora Strauzenberg
Katharina Buchholz

Unfallforschung
der Versicherer 
GDV

Ganzheitliche Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche

Teil 3: Schulwegsicherung

Dr. Susann Richter
Nora Strauzenberg
M.A. Katharina Buchholz

Impressum

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. Unfallforschung der Versicherer

Wilhelmstraße 43/43G, 10117 Berlin

Postfach 08 02 64, 10002 Berlin

E-Mail: unfallforschung@gdv.de

Internet: www.udv.de

Facebook: www.facebook.com/unfallforschung

Twitter: [@unfallforschung](https://twitter.com/unfallforschung)

YouTube: www.youtube.com/unfallforschung

ISBN-Nr.: 978-3-939163-88-6

Redaktion: M.A. Katharina Buchholz

Bildnachweis: UDV und siehe Quellenangaben

Erschienen: 11/2018

Im Auftrag der Unfallforschung der Versicherer (UDV)

Ganzheitliche Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche

Teil 3: Programm-Kriterien zur Schulwegsicherung

Bearbeitet durch:

Technische Universität Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften "Friedrich List"
Professur für Verkehrspsychologie
Dr. Susann Richter
Nora Strauzenberg



Bei der UDV betreut von:

M.A. Katharina Buchholz



Inhalt

Inhalt	5
Abstract.....	6
1 Stand der Wissenschaft.....	7
1.1 Geschichte der Verkehrserziehung	7
1.2 Unfallgeschehen im Straßenverkehr von Kindern.....	7
1.2.1 Amtliches Unfallgeschehen	7
1.2.2 Schülerunfallgeschehen der DGUV	13
1.3 Ziel der Mobilitätserziehung.....	14
1.4 Adressaten der Mobilitätserziehung	15
1.5 Aktuelle Forschungsergebnisse.....	15
1.6 Programme zur kindlichen Mobilitätserziehung in Deutschland	17
1.7 Andere Länder	18
1.8 Radfahren	22
2 Der Kriterienkatalog zur Bewertung von Schulwegsicherungsmaterialien.....	23
2.1 Methodisches Vorgehen.....	23
2.2 Auswahl der Materialien und das Bewertungspaket	24
2.3 Beschreibung der Expertise der Expertinnen und Experten.....	26
2.4 Beschreibung der finalen Kriterienkataloge	26
3 Ausblick.....	34
4 Quellen.....	36

Abstract

Ungeachtet der positiven Entwicklung des Kinderunfallgeschehens in den letzten Jahren, muss der Kindersicherheit weiterhin große Aufmerksamkeit gewidmet werden. Gerade weil an Kinder zunehmend mehr Anforderungen, auch an ihre selbstständige Verkehrsteilnahme, gestellt werden. Diese Anforderungen ergeben sich aus der ständig steigenden Entwicklung des motorisierten Straßenverkehrs und sind bedingt durch die Ansprüche der Teilhabe am gesellschaftlichen Leben, auch schon im Kindesalter. Mit Beginn der Schulzeit bewegen sich Kinder vermehrt allein auf ihren Wegen im Straßenverkehr und dies vor allem auf den Schulwegen. Auf diese Aufgaben müssen Kinder vorbereitet werden bzw. Unterstützung erfahren. Neben infrastrukturellen, technischen sowie gesetzlichen Aspekten nimmt die vorschulische und schulische Mobilitäts- und Verkehrserziehung einen wichtigen Stellenwert ein. Hilfreich für die tägliche Praxis von Eltern, Lehrern und Erziehern und anderen verkehrspädagogisch arbeitenden Kräften verkehrliche Kompetenzen bei Kindern aufzubauen, ist dabei die Nutzung von Medien, die entsprechendes (Handlungs-)Wissen vermitteln. Oft stehen jedoch die Nutzer vor einer Vielzahl von Medien zu einem Thema. Die vorliegende Arbeit soll auf Grundlage eines neu erstellten Bewertungskatalogs wissenschaftlich fundierte und von den Anwendern in der Praxis akzeptierte Auswahlhilfen für spezielle Nutzer, Zielgruppe und/oder Inhalte geben.

1 Stand der Wissenschaft

1.1 Geschichte der Verkehrserziehung

Neben infrastrukturellen, technischen und gesetzlichen Aspekten stellt die vorschulische und schulische Mobilitäts- und Verkehrserziehung einen wichtigen Eckpfeiler in der Unfallprävention dar. Verkehrserziehung ist eines der wichtigsten Mittel, um das Bewusstsein für Verkehrssicherheit von Kindern zu schärfen und ein sicheres Verhalten im Straßenverkehr zu fördern und zu unterstützen. Seit 1930 ist die Verkehrserziehung ein fester Bestandteil der schulischen Erziehung und Bildung (Limbourg, Flade, & Schönharting, 2000).

Die Unfallstatistiken Deutschlands wiesen in den 1970er Jahren die höchsten Kinderunfallzahlen in ganz Europa auf. Deshalb wurde im Jahr 1972 die schulische Verkehrserziehung auf der Grundlage von Empfehlungen der Kultusministerkonferenz zur schulischen Verkehrserziehung grundlegend verändert (Limbourg, 2003). Die Verkehrserziehung vermittelte nun nicht mehr nur Regelkenntnisse sondern sollte zudem die im Verkehr erforderlichen sozialen Kompetenzen fördern.

Aufgrund der rasanten Zunahme des motorisierten Individualverkehrs und deren Auswirkungen auf Umwelt und auf die Gesundheit der Menschen wurden 1994 und 2012 die Empfehlungen der Kultusministerkonferenz zur schulischen Verkehrserziehung weiter überarbeitet (Limbourg & Steins, 2011). Neben den klassischen Zielen der Verkehrserziehung (Unfallprävention, Sicherheitserziehung und Sozialerziehung) werden heute auch umwelt- und gesundheitsbezogene Ziele verfolgt, um eine umwelt- und gesundheitsverträglichen Mobilität zu fördern. Dies beinhaltet ferner, dass Kinder im Rahmen der Verkehrserziehung für die durch den motorisierten Straßenverkehr verursachten Umwelt- und Gesundheitsschäden sensibilisiert werden und an umweltverträgliche Mobilitätsformen wie Zu-Fuß-Gehen, Inline-Skaten, Radfahren und Bus- und Bahn-Fahren herangeführt werden (KMK, 2012).

1.2 Unfallgeschehen im Straßenverkehr von Kindern

1.2.1 Amtliches Unfallgeschehen

Die Anzahl von verunglückten Kindern im Straßenverkehr ist in den letzten vier Jahrzehnten deutlich gesunken. Im Jahr 1978 verunglückten 72.129 Kinder, das waren ca. zweieinhalbmal so viele wie im Jahr 2017. Die Zahl der getöteten Kinder im Straßenverkehr betrug 1978 mit 1.449 getöteten Kindern; im Vergleich zum Jahr 2017 mit 61 getöteten Kindern verunglückten vierundzwanzigmal so viele Kinder. Insbesondere ist die Anzahl der verunglückten kindlichen Fußgänger gesunken: von 701 Kindern im Jahre 1978 auf 19 Kinder im Jahr 2017 (Destatis, 2018).

Jahr	Verunglückte Kinder	Getötete Kinder (je 1 Mio. ihrer Altersklasse)	Verunglückte kindliche Fußgänger (je 100.000 ihrer Altersklasse)
1978	72.129	1.449 (94)	701 (468)
2017	29.259	61 (6)	19 (2)

Abbildung 1: Anzahl verunglückten Kindern im Straßenverkehr in den letzten 3 Jahrzehnten (eigene Darstellung nach Destatis, 2018)

Unfälle nach Verkehrsbeteiligung

37,5% der verunglückten Kinder kamen im Jahr 2017 als Insasse in einem Pkw zu Schaden, 33,7% auf einem Fahrrad und 22,3% der verunglückten Kinder war bei dem Unfall zu Fuß unterwegs. Da Kleinkinder im Alter bis 6 Jahren meist im Pkw ihrer Eltern unterwegs sind, verunglücken sie am häufigsten als Mitfahrer im Pkw (63,8% im Jahr 2017). Ab dem Schulalter nehmen Kinder aber mehr und mehr selbstständig als Fußgänger oder Radfahrer am Straßenverkehr teil. Dies spiegelt sich auch in den Verunglücktenzahlen wider. Zwar verunglücken Kinder im Alter von 6 bis 9 Jahren immer noch am häufigsten in einem Pkw (40,5%), aber fast ein Drittel (29,1%) der verunglückten Kind in diesem Alter war als Fußgänger und fast jedes vierte als Radfahrer unterwegs. 10- bis 14-Jährige verunglückten am häufigsten auf ihrem Fahrrad (48,9%).

Diese allgemeinen Unfallzahlen bedürfen einer kritischen Analyse. Betrachtet man das Unfallgeschehen von Kindern ausschließlich innerorts, ergibt sich ein anderes Bild:

Innerorts verunglücken Kinder überwiegend mit dem Fahrrad oder als Fußgänger. Diese Zahlen verdeutlichen die Notwendigkeit der Verbesserung der Schulwegsicherheit und somit auch der Mobilitätserziehung.

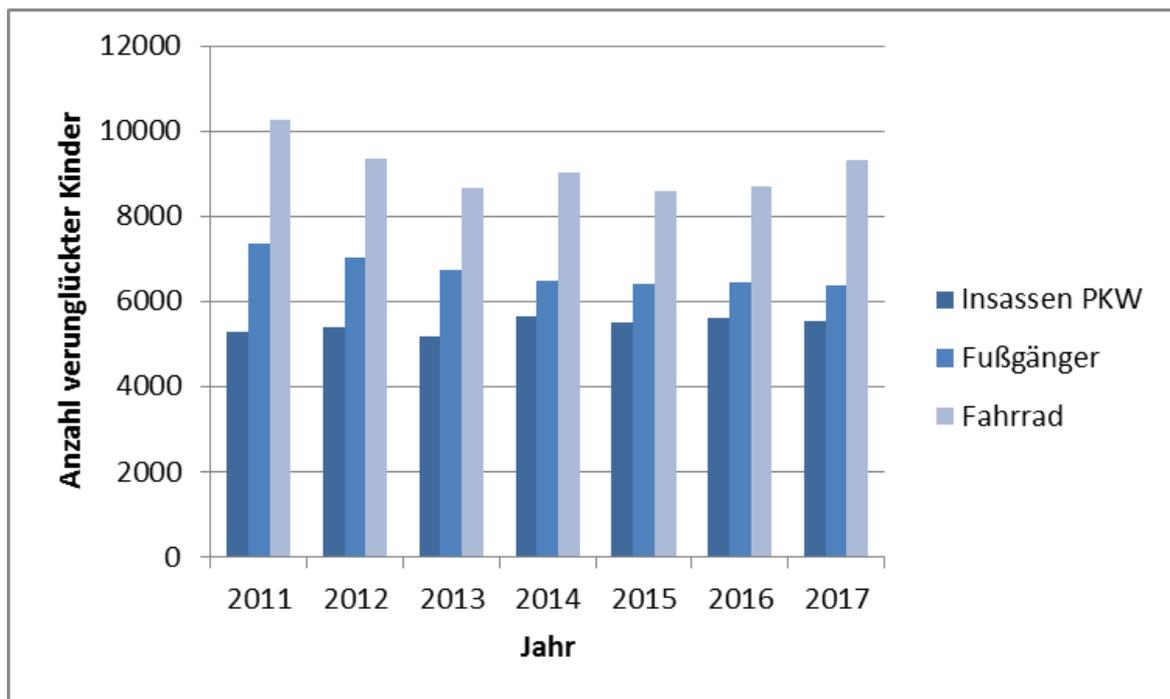


Abbildung 2: Verunglückte Kinder bei Straßenverkehrsunfällen nach Art der Verkehrsbeteiligung innerorts (eigene Darstellung nach Destatis, 2018, S. 25)

Geschlecht

Jungen sind gemessen an ihrem Bevölkerungsanteil stärker gefährdet im Straßenverkehr zu verunfallen als Mädchen. Bei den verunglückten Kindern betrug der Anteil der Jungen 57,5%, während er bei den Mädchen 42,5% betrug. Mit 296 Verunglückten je 100.000 Einwohner ihrer Altersgruppe lag das Unfallrisiko von Jungen deutlich höher als das von Mädchen (231) (Destatis, 2018). Die Gründe für die höhere Unfallgefährdung dürften vor allem in der stärkeren Verkehrsbeteiligung und in der größeren Risikobereitschaft von Jungen liegen. Jungen waren insbesondere als Radfahrer wesentlich stärker gefährdet als Mädchen.

So waren zwei Drittel (68,6%) der verunglückten Radfahrer Jungen und nur knapp ein Drittel Mädchen (31,4%). Auch als Fußgänger verunglückten Jungen (59,1%) häufiger als Mädchen (40,9%). Als Pkw-Insassen kamen dagegen mehr Mädchen (51,6%) als Jungen (48,4%) zu Schaden (Destatis, 2018).

Eine differenzierte Betrachtung verdeutlicht ein spezifisches Unfallgeschehen in den Übergangsphasen von der Kita zur Grundschule und von der Grundschule zur weiterführenden Schule.

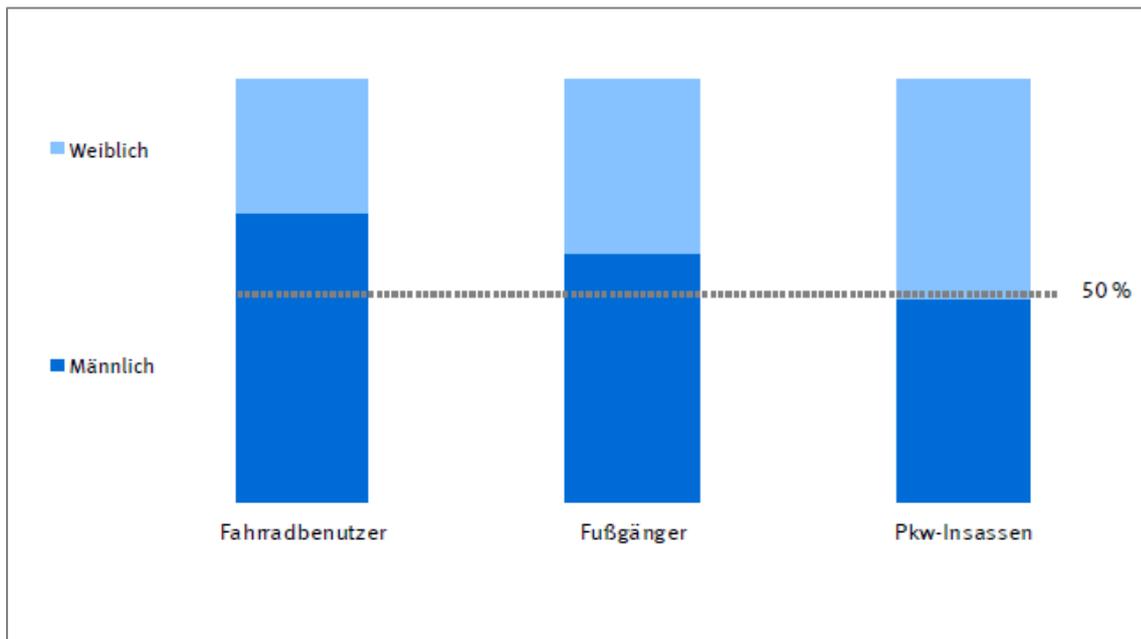


Abbildung 3: Verunglückte Kinder unter 15 Jahren bei Straßenverkehrsunfällen 2017 (Destatis, 2018, S. 9)

Während Unfälle zu Fuß ab einem Alter von einem Jahr bis 4 Jahre leicht ansteigen, sinken sie ab einem Alter von 5 Jahren wieder ab. Die höchste absolute Veränderung im Vergleich zur vorherigen Altersgruppe bei den verunglückten kindlichen Fußgängern gibt es in der Altersgruppe 6 bis 7 (siehe Abb. 4). Dies entspricht dem Übergang von der Kita zur Grundschule also dem Beginn der selbständigen Mobilität. In den folgenden Altersklassen nehmen die Unfälle wieder ab, um ab der Altersgruppe 10 bis 11 Jahre wieder anzusteigen. Dies wiederum entspricht dem Übergang von der Grundschule zur weiterführenden Schule. In diesem Übergang erweitert sich die Mobilität durch einen größeren Aktionsradius, da sich die Schule nicht mehr im unmittelbaren Wohnumfeld befindet. Auch die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel nimmt zu.

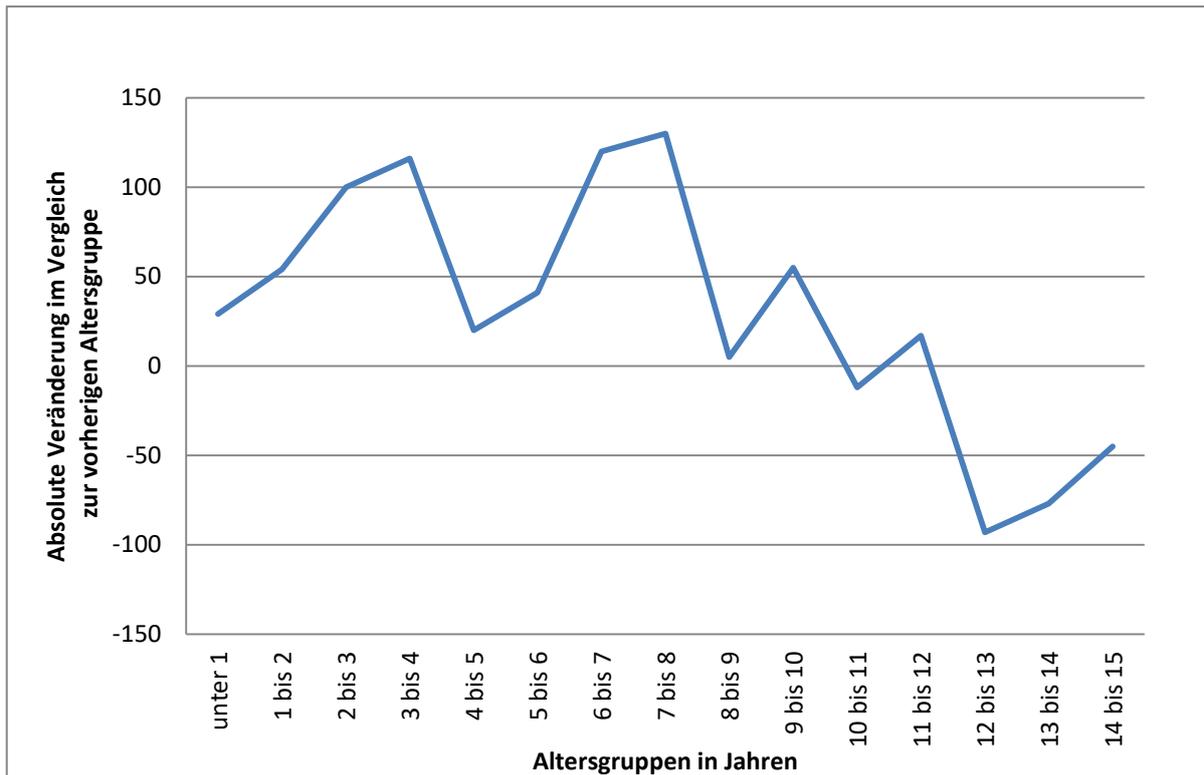


Abbildung 4: Absolute Veränderung im Vergleich zur vorherigen Altersgruppe bei den verunglückten kindlichen Fußgängern (eigene Darstellung nach Destatis, 2018, S. 14)

Die Unfallanalyse verunglückter kindlicher Fahrradfahrer

Gerade in der Übergangsphase von Kita zur Grundschule (6-8 Jahre) nehmen Unfälle mit dem Fahrrad zu. Vergleicht man die Zunahmen in den einzelnen Altersgruppen ist jedoch der stärkste Anstieg in der Altersgruppe 10 bis 11 Jahren zu verzeichnen, also der Übergangsphase von der Grundschule zur weiterführenden Schule. Die erweiterte Mobilität, verbunden mit einem größeren Aktionsradius bringt häufigere Fahrradnutzung mit sich. Mädchen und Jungen zeigen hier einen ähnlichen Anstieg allerdings verunglücken weniger Mädchen an sich.

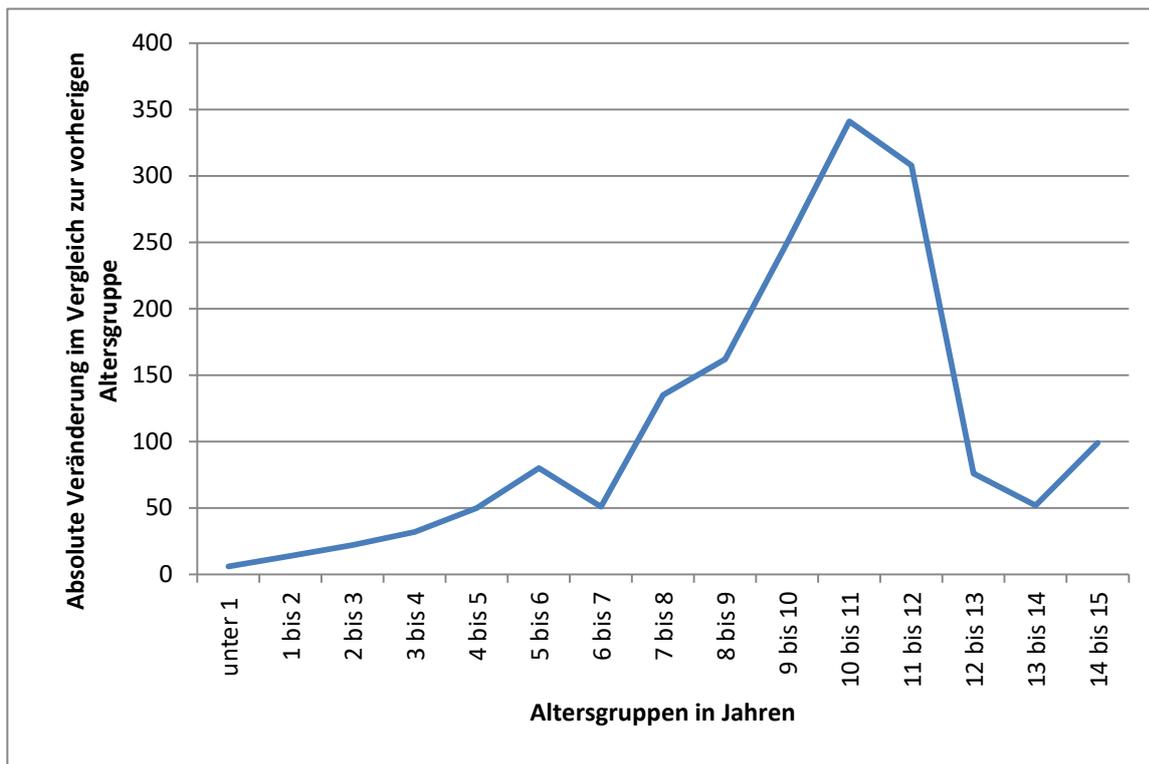


Abbildung 5: Absoluter Anstieg verunglückter kindlicher Fahrradfahrer nach Altersgruppen (eigene Darstellung nach Destatis, 2018, S. 14)

Drott, Johansson, & Åström (2008) kamen in diesem Zusammenhang zu dem Ergebnis, dass im Rahmen der Mobilitätserziehung mehr Gewicht auf die Fahrradausbildung und -nutzung gelegt werden sollte, sowie diese in Zusammenarbeit mit den Eltern geplant und durchgeführt werden sollte.

Uhrzeit

Kinder sind auf dem Weg zur Schule und am Nachmittag besonders gefährdet in einen Verkehrsunfall verwickelt zu werden. Bei den 6- bis 14-Jährigen, die im Straßenverkehr auf dem Fahrrad oder als Fußgänger verunglückten, ergeben sich im Tagesverlauf zu bestimmten Uhrzeiten klare Häufungen. Es verunglückten 2017 besonders viele Kinder auf dem Weg zur Schule oder zurück. Gemessen an den Verunglückten des gesamten Tages wurden 16,4% der Kinder morgens zwischen 07:00 und 08:00 Uhr und 11,1% zwischen 13:00 und 14:00 Uhr verletzt oder getötet (Destatis, 2018). Jedoch sind Kinder auch in ihrer Freizeit am Nachmittag stärker gefährdet. So kamen 33,9% der verunglückten Kinder zwischen 15:00 und 18:00 Uhr zu Schaden (Destatis, 2018).

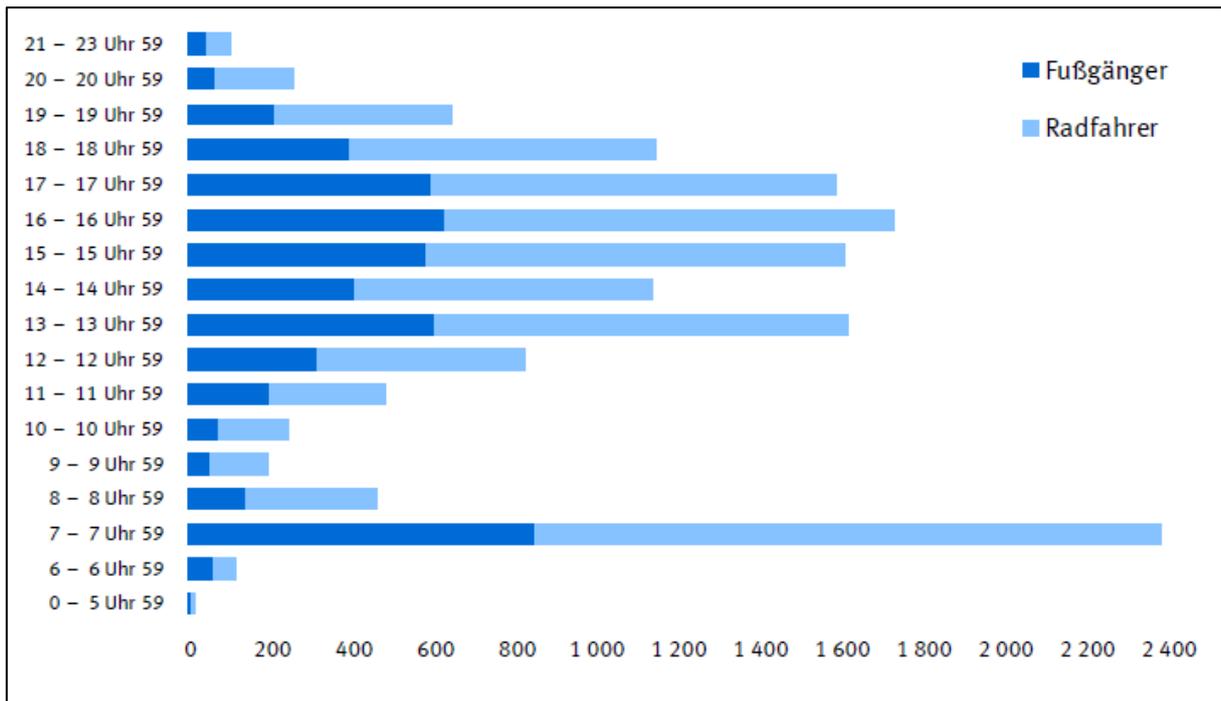


Abbildung 6: Verunglückte Kinder im Alter von 6 bis unter 15 Jahren bei Straßenverkehrsunfällen (Destatis, 2018, S.11)

Fehlverhalten

Im Jahr 2017 wurden insgesamt 3.469 Fehlverhalten von Fußgängern und 6.692 falsche Verhaltensweisen von Radfahrern im Alter von 6 bis 14 Jahren polizeilich festgestellt (Destatis, 2018). Die meisten Fehler ereigneten sich beim Überschreiten der Fahrbahn (88,1%). Davon wiederum war das Überschreiten der Fahrbahn, ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten (55,2%) der häufigste Fehler. Mit 28,3% war das Überschreiten der Fahrbahn durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen das zweithäufigste Fehlverhalten von kindlichen Fußgängern (Destatis, 2018, siehe Abb. 7).

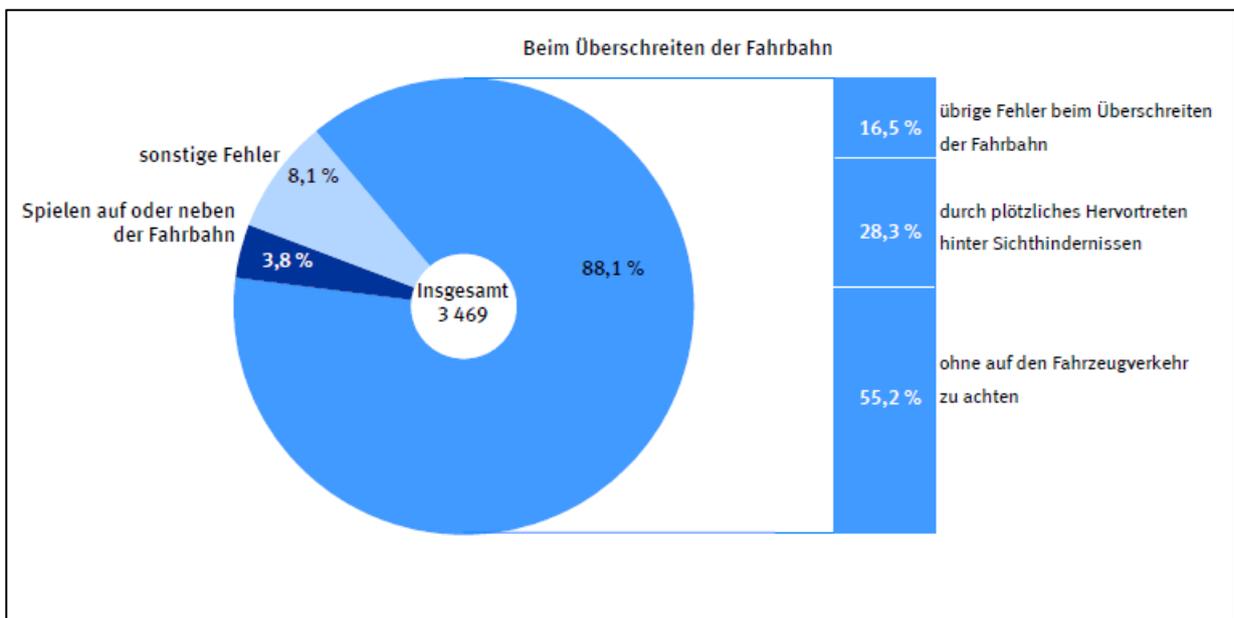


Abbildung 7: Fehlverhalten der Fußgänger im Alter von 6 bis unter 15 Jahren im Straßenverkehr 2017 (Destatis, 2018, S.11)

Eine falsche Straßenbenutzung war mit 21,4% die häufigste Unfallursache bei Unfällen mit Personenschaden in der Altersgruppe der 6- bis 14-jährigen Radfahrer, insbesondere die Nutzung der falschen Fahrbahn (Destatis, 2018). An zweiter Stelle standen Fehler beim „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“ mit 18,8%, hier vor allem Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr oder beim Anfahren vom Fahrbahnrand (Destatis, 2018, siehe Abb. 8)

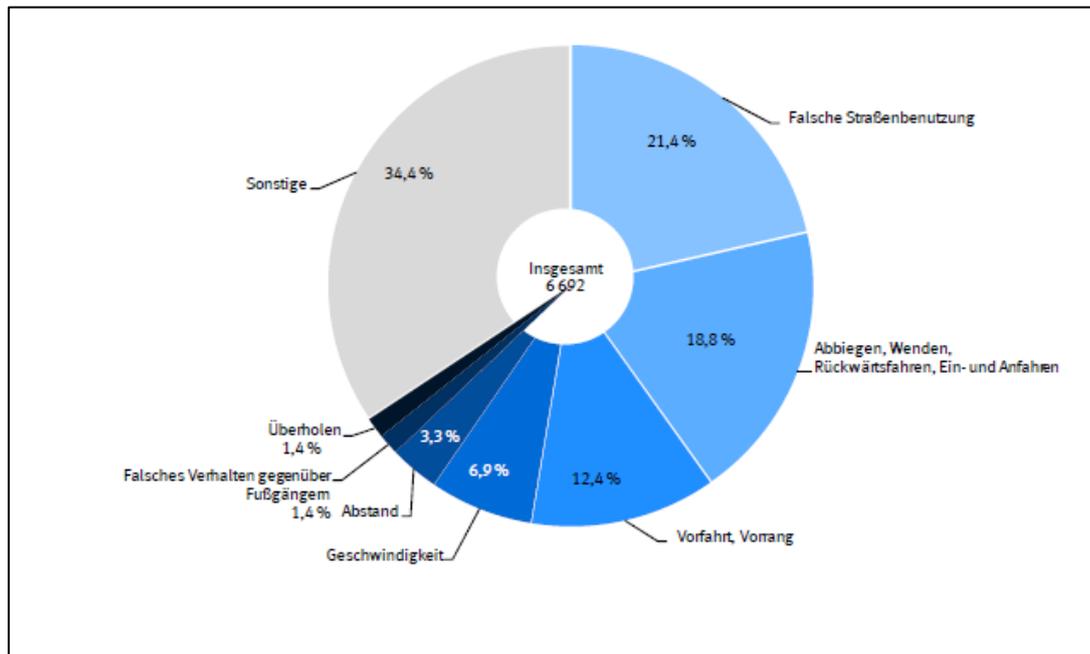


Abbildung 8: Fehlverhalten der Radfahrer im Alter von 6 bis unter 15 Jahren im Straßenverkehr 2017 (Destatis, 2018)

1.2.2 Schülerunfallgeschehen der DGUV

In der Statistik der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) werden alle der Unfallversicherungsträger der öffentlichen Hand meldepflichtigen Unfälle aufgenommen. Meldepflichtig sind hier alle Unfälle von Kindern in Tagesbetreuungen und Schülerinnen und Schülern der allgemeinbildenden Schulen, die eine ärztliche Behandlung nach sich ziehen. Ausgewiesen werden neben der Gesamtzahl der Schulunfälle auch die Unfälle auf Schulwegen. Wobei Schulwegunfälle sowohl Unfälle im Straßenverkehr als auch Unfälle, die keine Straßenverkehrsunfälle i.e.S. sind, umfassen (DGUV, 2018).

Unterschieden wird hier u.a. auch nach der Art der Einrichtung, womit man vorsichtige Rückschlüsse auf die Altersstufe ziehen kann. Danach gab es 2017 in Deutschland 7.880 meldepflichtige Schulwegunfälle von Kindern in Tagesbetreuung (dies schließt neben Krippen, Kindergärten und Tagespflege jedoch auch Horte ein), das entspricht einer Rate von 2,14 Unfällen je 1.000 Schüler. In Grundschulen wurden 15.867 (entspricht 5,67 je 1.000) Unfälle gemeldet. Dabei waren aber über die Hälfte dieser Unfälle keine Straßenverkehrsunfälle i.e.S., sondern passierten beim Benutzen der Gehwege oder an Haltestellen. Für 2017 wurden in der Statistik 49 tödliche Schulwegunfälle verzeichnet (DGUV, 2018).

Nach Art der Verkehrsbeteiligung verunfallten 13,27% ohne Verkehrsmittel, also zu Fuß, mit Inline-Skate, Tretroller o.ä., 69,75% mit / durch private Verkehrsmittel (Fahrrad, motorisiertes Zweirad oder Pkw und 9,17% mit / durch öffentliche Verkehrsmittel, bei 7,81% erfolgte

keine genauere Angabe. Zusammengefasst zeigen sich Fahrradunfälle und bei der öffentlichen Beförderung die Nutzung der Schulbusse als Schwerpunkte (DGUV, 2018).

Im Vergleich zur amtlichen Unfallstatistik ist die Zusammensetzung der in die Statistik der DGUV einfließenden Unfälle anders festgelegt. Deshalb lassen sich beide Statistiken nicht absolut vergleichen. Beide legen jedoch eine weitere intensive Prävention von Kinderunfällen besonders auch auf (Schul-)Wege nahe.

1.3 Ziel der Mobilitätserziehung

Der Rückgang der Verunglücktenzahlen seit den 1970er Jahren weist zwar darauf hin, dass sich bereits einiges in Bezug auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kindern getan hat. Trotz allem besteht nach wie vor Handlungsbedarf, da die Unfallzahlen zwar rückläufig sind, aber auch andere Faktoren diesen Trend moderieren. Zum einen spielt die demographische Entwicklung in Deutschland und die damit verbundenen rückläufigen Geburtenraten eine Rolle. Zum anderen lassen Eltern kleinere Kinder nur noch sehr selten allein am Straßenverkehr teilnehmen (Zink u. a., 2003). Die Notwendigkeit der Verkehrs- und Mobilitätserziehung besteht somit trotz alledem, da mit einer zukünftigen Abnahme des Verkehrs nicht zu rechnen ist. Die Sicherheit der Kinder muss weiter erhöht werden, aber auch verkehrsbedingten Umweltbelastungen müssen verringert werden. Das Ziel sollte somit auf der Sicherheit der Kinder im Umgang mit allen Verkehrsmitteln liegen.

Das beinhaltet auch die Vermittlung von Qualifikationen, welche sicherheitsbewusstes Verhalten im Straßenverkehr sicherstellen. Dazu gehört Gefahren im Straßenverkehr zu erkennen, zu beurteilen, zu bewältigen, zu meiden sowie zu vermeiden.

Dies kann ermöglicht werden durch den Erwerb von Erfahrungen in Übungssituationen, Anwenden von Regeln, Förderung der Psychomotorik und des Reaktionsvermögens sowie durch Aufbau eines flexiblen, situationsbezogenen und vorausschauenden Verhaltens.

Die Ansprüche und Bedürfnisse an die Mobilität verändern sich aber mit dem Alter. So gesehen ist Mobilitätsbildung keine punktuelle einmalige Bildung, sondern auch eine immer wiederkehrende lebensbegleitende Anforderung an den Menschen, sich mit Mobilität und sich verändernden Bedingungen auseinanderzusetzen. Es sollen Erfahrungen im Umgang mit verschiedenen Verkehrsmitteln gemacht werden. Somit ist die Befähigung von Kindern und Jugendlichen sich selbständig, sicher und sozialverträglich mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln in ihrem Lebensraum fortzubewegen unter Beachtung umwelt- und gesundheitsbezogene Aspekte das grundlegende Ziel der Mobilitätserziehung. Die aktuell in Deutschland praktizierte Verkehrs- bzw. Mobilitätserziehung enthält auf der Grundlage der KMK-Empfehlungen zum einen natürlich Aspekte zur Sicherheitserziehung und zur Unfallprävention, zum anderen aber auch Aspekte zur Umwelterziehung, zur Gesundheitserziehung sowie zur Sozialerziehung von Kindern (Limbourg, 2002).

1.4 Adressaten der Mobilitätserziehung

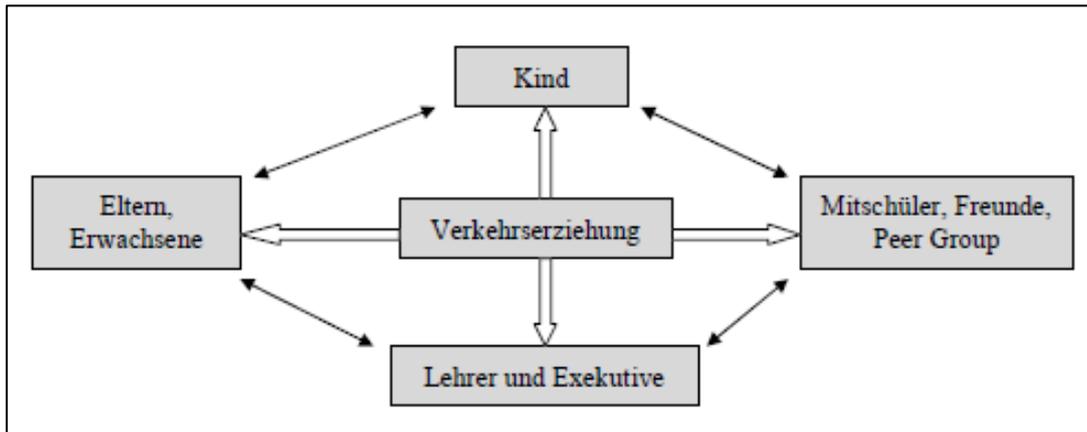


Abbildung 9: Adressaten der Mobilitätserziehung (Wölfel & Weber, 2007)

Wölfel & Weber (2007) geben in ihrer Grafik einen Überblick über Zielgruppen und Interaktionsmuster in der Verkehrs- bzw. Mobilitätserziehung. Im Rahmen der Mobilitätserziehung ist also nicht nur die Ansprache der Kinder entscheidend, auch Eltern und andere Bezugspersonen wie Lehrer oder Erzieher müssen über die potentiellen Unfallgefahren sowie entwicklungspsychologische Besonderheiten von Vorschul- und Schulkindern aufgeklärt werden.

1.5 Aktuelle Forschungsergebnisse

Viele Studien verdeutlichen, dass Kindern im Alter von 5 bis 7 Jahren die Kompetenzen fehlen, um sicher im Straßenverkehr unterwegs zu sein (Oron-Gilad, Meir, Tapiro, & Borowsky, 2011). Um Kinder sicher für den Straßenverkehr werden zu lassen, ist es jedoch nicht sinnvoll die kindliche Mobilität einzuschränken und die Kinder nicht allein am Straßenverkehr teilnehmen zu lassen. Es ist vielmehr notwendig, die Fähigkeiten und das Wissen so zu stärken, dass Kinder die Aufgaben im Straßenverkehr sicher bewältigen können (Hill, Lewis, & Dunbar, 2000).

Oron-Gilad et al. (2011) untersuchten die unterschiedliche Gefahrenwahrnehmung im Straßenverkehr von Kindern und Erwachsenen. Die Ergebnisse zeigten, dass Kinder unter 9 Jahren ein geringes Bewusstsein für mögliche Gefahren im Straßenverkehr aufweisen (Oron-Gilad u. a., 2011). Demgegenüber stehen Ergebnisse, dass Eltern trotzdem nicht ausreichend darauf achten, ihren Kindern relevante Sicherheitsregeln zu vermitteln bzw. zu verfestigen (Rivara, B Bergman, & Drake, 1990). Eltern gaben in diesem Zusammenhang in einer Befragung an, ihre Kinder im Überqueren einer Straße zu unterrichten (97,9%). Die genauere Befragung zeigte aber, dass Eltern ihre Kinder im Überqueren einer *ruhigen* Straße unterrichten (96,4%), weniger aber das Überqueren einer *belebten* Straße mit (85%) oder ohne Ampel (51%) mit ihren Kindern üben. Oftmals lassen Eltern ihre Kinder Entscheidungen im Straßenverkehr treffen, die nicht ihren Kompetenzen entsprechen (Rivara u. a., 1990). Es wird vermutet, dass Eltern das Wissen über verfügbare Kompetenzen fehlt.

Das Wissen um die wichtigsten Kompetenzen und deren Entwicklung ist Voraussetzung für die Entwicklung einer differenzierten schulischen und vorschulischen Verkehrserziehung. Zugleich hilft es, eine Über- oder Unterschätzung der Möglichkeiten von Kindern im Straßenverkehr zu vermeiden und sie pädagogisch beim Stand ihrer Entwicklung abzuholen und sie damit bestmöglich zu fördern. Denn ebenso wie eine Überforderung durch eine ggf. unan-

gemessene oder zu frühe selbständige Verkehrsteilnahme Unfallgefahren mit sich bringen kann, kann eine Unterforderung durch Vermeidung selbständiger Mobilität die Entwicklung von Kompetenzen hemmen. Beides sind Fehlanforderungen aufgrund mangelnder Beachtung oder Kenntnis der kindlichen Möglichkeiten und Grenzen.

Eltern, Erzieher und Lehrer müssen befähigt werden, den Kindern und Jugendlichen die für die Verkehrsteilnahme erforderlichen Kompetenzen zu vermitteln. Dies ermöglicht den Kindern, sich schrittweise der Verkehrsumwelt anzunähern und in dieser Umwelt die für ihre eigene Entwicklung erforderlichen Lernerfahrungen zu sammeln (Flade, Limbourg, & Schlag, 2001)(Limbourg & Steins, 2011).

Die Arbeit von Schlag und Richter (Schlag Richter, Buchholz, & Gehlert, 2017) zur Entwicklung von Verkehrskompetenzen trägt nun zu einem Perspektivwechsel von der oben beschriebenen defizitären hin zu einer ressourcenorientierten Betrachtungsweise bei. Vorhandene Kompetenzen bei Kindern in unterschiedlichen Altersstufen sollen so erkannt und entsprechend in der Verkehrserziehung gefördert werden. Aus verkehrspsychologischer Sicht ist für ein sicheres Mobilitätsverhalten der Kinder notwendig, dass Eltern die Verkehrskompetenzen ihrer Kinder nicht über- oder unterschätzen.

Barton, Schwebel, & Morrongiello (2006) fanden heraus, dass Eltern, Lehrer oder andere Erwachsene durchaus in der Lage sind, Kinder in sicheren fußgängerbezogenen Fähigkeiten effektiv und effizient zu unterweisen, ganz ohne Schulung und Hilfsmittel. Sie stellten allerdings auch fest, dass Eltern ihren Kindern selten direkte Anweisungen zum sicheren Überqueren gaben. Eltern verpassen also ihre Kinder in passenden Gelegenheiten über verkehrssicheres Verhalten aufzuklären bzw. hinzuweisen. Eltern nutzen zu wenig die praktischen alltäglichen Situationen.

Morrongiello & Barton (2009) führten dazu naturalistische Beobachtungen von Eltern-Kind-Paaren an Kreuzungen ohne Lichtsignalanlagen durch. Dabei erfolgte die Unterteilung in zwei Altersgruppen 4 bis 6 Jahre und 7 bis 11 Jahre. Im Anschluss wurde ein kurzes Interview durchgeführt, um die elterliche Aufsicht und Unterweisung von Kindern an Kreuzungen zu untersuchen. Dabei wurden Informationen erhoben zum elterlichen Unterweisen, zu den Vorstellungen darüber, wie Kinder Straßen sicher überqueren können und Kinderattribute (Alter, Geschlecht). Die Ergebnisse zeigten, dass Eltern jüngere Kinder besser unterweisen und überwachen als ältere Kinder. Zudem unterweisen und prüfen Eltern stärker für Söhne als für Töchter sichere Kreuzungspraktiken, besonders jüngere Söhne. Trotz dieser Unterschiede betonen mehr als die Hälfte der Befragten, dass Kinder explizit das sichere Überqueren beigebracht werden muss. Aber nur wenige Eltern gaben tatsächlich Anweisungen beim Überqueren mit ihren Kindern. Kinder beachten hingegen sehr die Sicherheitspraktiken ihrer Eltern und bemerken auch, wenn das Verhalten der Eltern nicht dem erlernten bzw. beigebrachten Verhalten entspricht. Elterliches Unterweisen sowie elterliches Modellverhalten sind somit eine wichtige Möglichkeit, kindliches Sicherheitsverhalten beim Überqueren der Straße zu verbessern (Morrongiello & Barton, 2009).

Selbständige Mobilität wird mit zunehmendem Alter immer wichtiger, auch wird der Aktionsradius, in dem Kinder unterwegs sind, immer größer. Die zunehmende eigene Mobilität sowie die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) stellen besondere Anforderungen an Vorschul- und Grundschulkinder. Der Übergang von Vorschule zur Grundschule kann als Übergang von begleiteter zu selbständiger Mobilität betrachtet werden. Oftmals glauben Eltern aus Angst um ihre Kinder, dass diese den Anforderungen nicht gewachsen sind und

schränken die selbständige Mobilität ihrer Kinder ein. Dies führt wiederum zu einem dramatischen Rückgang des unabhängigen Mobilitätsverhaltens von Kindern. Das Alter des Kindes an diesem Wendepunkt ist in den letzten Jahren gestiegen, was wiederum zu einem dramatischen Rückgang des unabhängigen Reisens von Kindern geführt hat (Pooley, Turnbull, & Adams, 2005; Zwerts, Allaert, Janssens, Wets, & Witlox, 2010).

Die Ergebnisse einer Studie von Westman et al. (2017) zeigen, dass der Weg zur Schule mit dem Schulbus, zu Fuß oder mit dem Fahrrad mit einem höheren Wohlbefinden verbunden ist als die Anfahrt per Privatauto. Kinder, die sich auf dem Weg zur Schule mit anderen unterhalten konnten, berichteten zudem über positivere Gefühle über den Tag (Westman, Olsson, Gärling, & Friman, 2017).

Jedoch haben Eltern und Kinder oftmals eine schlechte Einstellung bzw. Meinung bezüglich des öffentlichen Verkehrs. Dementsprechend sollten informative sowie erzieherische Maßnahmen auch dazu beitragen, Eltern und Kinder von den positiven Eigenschaften öffentlichen Verkehrs zu überzeugen (Zwerts u. a., 2010).

Der Transport von Kindern im Pkw auf dem Schulweg hat viele Nachteile (Funk, 2006):

- Kinder bilden als Pkw-Mitfahrer kein Risikobewusstsein als unabhängige Verkehrsteilnehmer aus
- durch vermehrten Pkw-Gebrauch erhöht sich das Verkehrsunfallrisiko
- Kinder und ihre Eltern bewegen sich weniger->körperliche Fitness sinkt, Anfälligkeit für Verletzungen steigt
- der Effekt, dass körperliche Bewegung kognitive Entwicklung unterstützt, wird nicht genutzt
- Beeinträchtigung der sozialen Entwicklung aufgrund fehlender Kommunikation mit anderen Kindern
- Erfahrungen als Fußgänger erleichtern die Perspektivenübernahme und Antizipation
- Verkehrsstaus und Umweltverschmutzung werden erzeugt.

Das sind alles Gründe, die selbständige Mobilität von Kindern zu unterstützen und zu fördern.

1.6 Programme zur kindlichen Mobilitätserziehung in Deutschland

Das Unfallgeschehen mit Kindern unter 7 Jahren im früheren Bundesgebiet veranlasste Ende der 70er Jahre den Deutschen Verkehrssicherheitsrat, das Programm "Kind und Verkehr" ("KuV", <http://www.dvr.de>) zu entwickeln und seit 1980 mit Unterstützung des Bundesministers für Verkehr umzusetzen. Seither wurde das Elternbildungs-Programm evaluiert und überarbeitet (Berg u. a., 2000; Hammer, 1995). Ziel des Programms ist es, die Sicherheit der Kinder im Straßenverkehr zu erhöhen. Das Programm wendet sich an Erwachsene und beinhaltet die Aufklärung erwachsener Verkehrsteilnehmer über Verhaltensmöglichkeiten von Kindern sowie die Motivation der Eltern, ihre Kinder systematisch an die Verkehrswirklichkeit heranzuführen. Damit betont das Programm die grundlegend wichtige Rolle der Eltern als Bezugspersonen der Kinder. Somit spricht dieser Ansatz Eltern eine wichtige Rolle bei der Verkehrserziehung ihrer Kinder zu. Eltern sollen durch das Programm bei dieser Aufgabe fachlich fundiert beraten und unterstützt werden. Inhaltlich ist es in die Themenbereiche „Kinder als Fußgänger“, „Kinder als Radfahrer“ und „Kinder als Mitfahrer“, sowie „Kinder un-

terwegs“ (Kinder als Schulanfänger) unterteilt. Des Weiteren wurde das Programm für türkischsprachige Eltern angepasst.

Auch im Bereich der Kindertageseinrichtungen haben sich Programme zur Verkehrserziehung etabliert. Das Projekt „Vorschulische Verkehrserziehung“ z.B. der Landesverkehrswacht Sachsen besteht aus einzelnen Bausteinen und behandelt die verschiedenen Themen um die Entwicklungspsychologie, Recht und Sicherheit und die verkehrspädagogische Praxis in den Kindertagesstätten. Darüber hinaus nutzt die Verkehrserziehung im Elementarbereich die psychomotorischen Angebote der Bewegungsaktion „move it“ der Deutschen Verkehrswacht.

Für die Verkehrserziehung in den Kindergärten und für die Fahrradausbildung in den Grundschulen stellen die Verkehrswachten „Mobile Kinder- bzw. Jugendverkehrsschulen“ zur Verfügung.

Auch die Unfallforschung der Versicherer (UDV im GDV) und die Verkehrsverbände (ADAC, ACE) bieten mit ihren Broschüren Hilfe in der täglichen praktischen Verkehrssicherheitsarbeit an. Die UDV (<https://udv.de/de/mensch/kinder>) bietet mit ihren wissenschaftlichen Broschüren fundiertes Wissen und praktische Anleitungen zur Arbeit mit Kindern in den unterschiedlichen relevanten Altersgruppen an (Vorschulalter, Grundschulalter, Übergang zur weiterführenden Schule). Themenbereiche sind zunächst die psychomotorische Entwicklung der Kinder als Fußgänger und später als Radfahrer, sowie die Bewältigung des Schulweges zu Fuß, mit dem Bus oder dem Rad.

Die ADAC Stiftung stellt auf seinen Internetseiten (<https://stiftung.adac.de/unfallpraevention/sicherheitsaktion-erstklaessler/default.aspx>) Material zur Verfügung, um den (Verkehrs-) Unterricht der Lehrkräfte zu unterstützen. So werden in einem Lehrhandbuch Lehrerinnen und Lehrer die verkehrspsychologischen,-pädagogischen und -entwicklungspsychologischen Inhalte und Methoden für eine gelingende Verkehrssicherheitsarbeit an Schulen zusammengefasst (Richter, 2016).

1.7 Andere Länder

Die Organisation der Verkehrserziehung ähnelt sich in den Europäischen Ländern (Kullman, 2015). Viele Institutionen arbeiten mit der örtlichen Polizei zusammen, welche die Schulen bzw. Kindergärten besuchen und über richtiges Verhalten im Straßenverkehr informieren. Des Weiteren stehen kostenlose Kampagnen- und Unterrichtsmaterialien sowie Filme, Broschüren und Online Spiele zur Verfügung (Kullman, 2015).

Anfang des zwanzigsten Jahrhunderts untermauerten Bildungsinterventionen in Nordamerika immer wieder, dass das Verhalten von Kindern im Straßenverkehr inhärent fehlerhaft sei. So wurde die Einstellung vermittelt, dass Kinder nicht in den Verkehr gehören (Jain, 2004). Barker (2009) vermutet, dass diese Annahmen die Einstellungen der Eltern sowie das Mobilitätsverhalten von Kindern noch heute beeinflusst. Der exponentielle Wachstum des motorisierten Individualverkehrs sowie die defizitäre Betrachtung der kindlichen Verkehrskompetenzen, halten Kinder von der selbständigen Mobilität ab und hat Eltern dazu gebracht ihre Kinder vorwiegend im eigenen PKW zu transportieren (Barker, 2009). In den USA fehlt die Verkehrserziehung von Kindern völlig (Pucher & Dijkstra, 2003).

Neben Luxemburg weist Schweden das geringste Risiko für Kinder auf, im Straßenverkehr getötet zu werden auf. Luxemburg und Schweden führen mit null getöteten Kindern je eine Million Einwohner europaweit die Statistik positiv an (Statistisches Bundesamt, 2017). Danach folgen Spanien, Griechenland und das Vereinigte Königreich mit jeweils vier getöteten Kindern (Statistisches Bundesamt, 2017).

Der Schutz der Kinder ist seit den 50er Jahren in Schweden das wichtigste gesellschaftliche Ziel. Dementsprechend wurde seitdem die Entwicklung von Straßen, Produkten und Gebäuden an der Maxime der Kindersicherheit orientiert. So existiert ein ausgezeichnetes Geh- und Fahrradwegenetz. In vielen Gemeinden können Kinder zwischen Schule, Spielplätzen und Zuhause laufen oder Fahrrad fahren ohne eine Straße überqueren zu müssen (Bergman & Rivara, 1991). Trotzdem werden auch in Schweden immer mehr Kinder mit Privatautos zur Schule gefahren anstatt zu Fuß zu gehen oder das Fahrrad zu nutzen (Westman, Friman, & Olsson, 2017). Gründe für die Nutzung des Pkw sind nicht nur in die jeweiligen urbanen Bedingungen, sondern auch soziale und motivationale. So führt den Autoren zufolge ein hohes Sicherheitsbedürfnis verbunden mit dem Faktor Soziale Bequemlichkeit zur entsprechenden Verkehrsmittelwahl.

Auch andere europäische Länder verfügen über umfassende Programme und Projekte zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kindern. Im Folgenden ist eine Übersicht der good practice-Programme der EU zusammengestellt (Weber u. a., 2005) .

Finnland

In Finnland werden Modellverkehrsflächen sogenannte Trafficparcs bereitgestellt. Hier können Vorschul- und Grundschulkindern Verkehrsverhalten praktisch in organisierten Schulungen oder auch privat mit ihren Eltern üben. Häufig sind diese an Einkaufszentren angegliedert.



Abbildung 10: Beispiel eines Trafficparcs in Finnland
(Foto: FamilyWithKids.com)

Finnland hat zudem ein Programm zur "Förderung der Verkehrssicherheit von Kindern im Rahmen der kinderärztlichen Untersuchungen". Dies zielt darauf ab, Eltern frühzeitig für die Verkehrssicherheitserziehung zu sensibilisieren und sie einzubeziehen. Beim "Vier-Jahres-

Check-up" des Kindes in Gesundheitszentren wird ein Bilderbuch für Kinder und Eltern verteilt. Eine Krankenschwester motiviert die Eltern, die Broschüre zu lesen und bietet an, Sicherheitsfragen mit ihnen zu besprechen. Das Buch enthält eine Sammlung von klaren Empfehlungen, wie die sichere Mobilität ihrer Kinder beeinflusst werden kann. Es enthält auch Übungen für das Kind in Bezug auf Verkehrssituationen. Diese Aktionen führen grundlegende Konzepte, Vokabular und Wissen ein.

Ein weiteres Programm zur Mobilitätserziehung in Finnland nennt sich „ Sichere Routen zur Schule“. Hier erfolgen eine Kartierung gefährlicher Orte und ein Aufzeigen des sichersten Schulweges. Zusätzlich werden Verkehrssicherheitswochen in Schulen und Kindertagesstätten angeboten. Ziel ist es, das Engagement und das Interesse von Lehrkräften und Eltern an der Verkehrssicherheitserziehung zu steigern. Während einer Woche werden täglich Veranstaltungen zum Thema Verkehrssicherheit in Schulen und Kindertagesstätten durchgeführt.

Belgien

Sogenannte Schul-Transport- oder Mobilitätspläne werden in Belgien und im Vereinigten Königreich erstellt. Diese haben das Ziel, den Anteil sicherer, nachhaltiger und umweltfreundlicher Mobilität auf dem Schulweg zu erhöhen. Die Verbesserung und Förderung des sicheren Zufußgehens, des sicheren Fahrradfahrens und die sichere Nutzung des ÖPNV stehen hier im Vordergrund (Funk, 2006). Die Schul-Mobilitätspläne haben zum Ziel (Funk, 2006):

- die Sicherheitssituation im Umkreis von Schulen zu verbessern,
- das Zufußgehen und die Fahrradnutzung auf dem Schulweg zu erhöhen und einen gesunden Lebensstil zu fördern,
- die Anzahl der Autos auf den Schulwegen zu reduzieren, das Bewusstsein der Kinder für Verkehrssicherheit zu erhöhen
- die Nutzung des ÖPNV auf längeren Schulwegen zu unterstützen

Beim „Bicycle Pooling“ – einem weiteren Ansatz in Belgien - steht die Involvierung der Eltern im Vordergrund. Freiwillige Eltern begleiten eine Gruppe von bis zu sieben Kindern mit dem Fahrrad auf dem Weg zur Schule

Dänemark

In jeder Schule in Dänemark wird einen sogenannten Kontaktlehrer benannt, der für die Mobilitätsberatung und die Bereitstellung von Initiativen und Materialien verantwortlich ist. Viele Kontaktlehrer haben an 3-tägigen Kursen über Kinder und Verkehr teilgenommen, die regelmäßig vom dänischen Verkehrssicherheitsrat angeboten werden.

Des Weiteren gibt es einen sogenannten "Pedestrian Test" als Form des Straßentrainings. Während einer Woche führt die Klasse mehrere begleitete Wanderungen in der Umgebung der Schule durch. Häufig gehen die Gruppen nach Absprache mit den Eltern zu den entsprechenden Kindern nach Hause und besuchen das Heim jedes Kindes. An einem Tag können so bis zu sechs Kinder (und ihr Zuhause) besucht werden. Vor und während des Spaziergangs wird mit den Kindern die Straßenumgebung, der Verkehr, der sicherste Weg besprochen. Der Kurs wird von Lehrern und einem Elternteil geleitet. Ein Polizeibeamter besucht die Klasse entweder in der Vorbereitungsphase oder während des Testtages. Vorzugsweise werden auch beide Optionen verwendet. Nach dem Training werden die Kinder aufgefordert,

eine bestimmte Strecke zurückzulegen und Straßen zu überqueren. Die Kinder gehen paarweise, also nicht als ganze Gruppe. Lehrer, Eltern und die Polizei überwachen gemeinsam die Straßenüberquerung und geben dann ein entsprechendes Feedback.

Schweden

In Schweden werden anhand von drei Broschüren ausgewählte Verkehrssicherheitsthemen in verschiedene Schulfächer integriert. Die wichtige Voraussetzung ist, dass die Lehrer als Team agieren. In der Regel sind 4 bis 6 Lehrer beteiligt. Diese diskutieren und entwickeln ein Schema, wie die ausgewählten Themen miteinander integriert werden sollen und was die Ergebnisse sein soll. Dieser Teamwork-Prozess wird dokumentiert und präsentiert. Die Interventionen lassen auch Raum für die Beteiligung anderer Interessengruppen wie Polizei, Verkehrsofopfer oder Experten von Erste-Hilfe-Stationen. Die Schüler werden ermutigt, sich aktiv zu engagieren und Rollenspiele, Ausstellungen usw. zu gestalten

Großbritannien

„Children's Traffic Club“ ist eine andere Option, um Eltern anzusprechen. Diese Aktion richtet sich an Kinder im Alter von drei Jahren. Hier erhalten Eltern direkt nach dem dritten Geburtstag ein Registrierungspaket, mit dem sie ihr Kind im Traffic Club anmelden können. Nach der Registrierung erhalten die Kinder sechs Bücher (eines alle drei Monate) und eine Reihe von Aufklebern. Das Traffic Club-Programm ist sorgfältig strukturiert, um die kindlichen Kompetenzen für die Mobilität zu fördern und baut entsprechend der Entwicklung des Kindes auf. Daher werden die Bücher nicht in einem Paket gesendet, um sicherzustellen, dass das Programm auch in der richtigen Reihenfolge befolgt wird.

Ein weiteres Programm nennt sich „Kerbcraft“. Eltern werden hier in das Verkehrssicherheitstraining involviert. Sie werden von Verkehrssicherheitsbeauftragten geschult, um dann wiederum eine Schulung mit Schülern durchzuführen. Die Kinder werden in einer Dreiergruppe unterrichtet und für Gefahrensituationen sensibilisiert. Kerbcraft besteht aus Modulen und beinhaltet die Themen „Identifikation von gefährlichen Stellen“ und „die sichere Straßenquerung an Kreuzungen und zwischen parkenden Autos“.

Niederlande

Ein Verkehrssicherheitsprogramm der Niederlande nennt sich „Traffic Parents“. Hauptziel dieses Projekts ist es, Eltern in die Verkehrssicherheitserziehung ihrer Kinder mehr einzubeziehen. Es werden sogenannte Verkehrseltern benannt, welche andere Eltern bzw. Erwachsene und Kinder für Verkehrssicherheit sensibilisieren. Sie führen Projekte mit und für Kinder durch, etwa die Analyse von Schulwegen mit Schülern, die Organisation von Verkehrsprüfungen und die Organisation von Kampagnen im Wohnumfeld.

Österreich

Das österreichische Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft hat einen "Masterplan Cycling 2015-2025" beschlossen. Dieser hat das Ziel, den Radsport zu fördern und angemessene Rahmenbedingungen zu schaffen. Zwei wichtige Aspekte dieser Rahmenbedingungen sind die Verkehrserziehung und Fahrradtrainings für Kleinkinder, da ab dem Schulalter mehr Kinder Unfälle durch Radfahren erleiden. Ein weiteres Programm in Österreich ist das "Mobilitätsmanagement auf dem Weg zur Schule“. Hier

erfolgt einerseits eine Sensibilisierung der Eltern bezüglich ihrer Vorbildrolle sowie für mögliche Gefahren im Straßenverkehr. Andererseits werden Angebote für Vorschul- und Schulkinder gegeben, eigene Erfahrung mit der Mobilität zu machen. Fokussiert wird auf die Förderung der Alltagsbewegung auf Schul- und Kindergartenwegen durch vermehrtes zu Fuß gehen und Radfahren. Zudem soll auch angeregt werden, das eigene Mobilitätsmuster zu überdenken.

USA

Hier existiert zwar keine vergleichbare schulische Mobilitätserziehung wie in Europa (Pucher & Dijkstra, 2003), dennoch gibt es einige Untersuchungen zu Notwendigkeit und Möglichkeiten der Prävention von Kinderunfällen in den USA (Schwebel, Davis, & O'Neal, 2012). Sie untersuchten die Chancen unterschiedlicher Strategien, wie Elternunterricht, schulbasierter Unterricht oder der Einsatz von Schülerlotsen bzw. der Einsatz von Übungsmöglichkeiten zum Straße überqueren. Häufig wenden sich in den USA Präventionsmaßnahmen an Eltern zum Thema Sicherheit und Transport von Kindern im Auto. Dazu und zu Fragen der Schulwegsicherheit gibt die NHTSA des US-Verkehrsministerium regelmäßig Informationen über Maßnahmen zur Sicherheit bei der Nutzung des Schulbusses, beim Zu-Fuß-gehen und beim Radfahren heraus (NHTSA, 2018). Dabei werden auch Lern- und Evaluationsmaterialien im Sinne von Lernzielkontrollen für den Einsatz in Kindergärten (first grade) oder Grundschulen (second oder third grade) angeboten.

1.8 Radfahren

Radfahren bietet sich für kurze und mittlere Distanzen in städtischen, vorstädtischen und ländlichen Gebieten besonders an. Zudem hat Radfahren positive Auswirkungen auf das Wohlbefinden sowie die körperliche Gesundheit und Fitness (Andersen, Schnohr, Schroll, & Hein, 2000).

Radfahren auf dem Weg zur Schule ist jedoch bisweilen eine eher wenig wahrgenommene Mobilitätsform (Siostrzonek, 2015). Dennoch konnten Studien belegen, dass bei vielen SchülerInnen doch der Wunsch besteht, das Fahrrad häufiger als Fortbewegungsmittel auf dem Schulweg zu nutzen. So äußerten ein Drittel der befragten Kinder im Alter von 10 bis 14 Jahren bei einer Online-Erhebung des Verkehrsclubs Österreich, dass sie gern mit dem Fahrrad zur Schule fahren würden, jedoch nur 11% dieser Kinder nutzen es tatsächlich (VCÖ-Forschungsinstitut, 2012). Aufgrund dieser Diskrepanz zwischen Wunsch und tatsächlicher Verkehrsmittelnutzung ist zu vermuten, dass Eltern die Radnutzung für den Schulweg aufgrund von Sicherheitsbedenken (Angst vor Verkehrsunfall, zu lange Distanz, schlechte Radinfrastruktur) behindern (Siostrzonek, 2015). Auch hier kann angenommen werden, dass ausreichendes Wissen über verfügbare und förderbare kindliche Verkehrskompetenzen den Eltern fehlt. Dies wiederum hat zur Folge, dass Eltern ihren Kindern weniger Vertrauen in Bezug auf sichereres (Rad)Verkehrsverhalten entgegenbringen und selbständiges Mobilitätsverhalten behindern.

In der Praxis sind die zahlreichen guten Beispiele zu integrierten Ansätzen der Mobilitäts- und Verkehrserziehung sowie der Radfahrausbildung nach wie vor zu wenig bekannt. Zwar nehmen laut DVW (Deutsche Verkehrswacht, o. J.) jährlich über 95% der Schüler an der Radfahrausbildung mit theoretischer und praktischer Ausbildung teil, jedoch wird die Ausbildung häufig auf den Schonraum begrenzt. Aber erst die Ausbildung im realen Straßenverkehr gibt den Kindern die nötige Sicherheit und Kompetenz, das Verkehrsgeschehen als

Radfahrer zu meistern. Neben der Zugänglichkeit hängt die Frage, ob gute Beispiele überhaupt aufgegriffen werden, wiederum vom Engagement einzelner Schulen, von Lehrkräften oder von Eltern ab.

2 Der Kriterienkatalog zur Bewertung von Schulwegsicherungsmaterialien

Zur Motivation und Information über die zu vermittelnden Sachinhalte, für die theoretische und praktische Arbeit mit den Kindern und zur Veranschaulichung von Übungsmöglichkeiten werden die unterschiedlichsten Medien angeboten. Wenn es eine Vielzahl von verschiedenen Materialien auf dem Markt gibt, stellt sich die Frage nach der Qualität, Angemessenheit, Passgenauigkeit des Materials für den Anwendungszweck. Dies ist auch bei den Materialien, die es zur Schulwegsicherung gibt, der Fall. Ziel ist es, einen Bewertungsmaßstab zur Einschätzung der Materialien zu erstellen.

Unter dem Aspekt der Evaluation gibt es verschiedene Ansätze, wie man die Güte von Materialien oder Medien erheben und damit beurteilen kann. Dabei geht es in erster Linie um unterschiedlichste Akzeptanzkriterien wie Relevanz, Verständlichkeit, Wirksamkeit, Effizienz, Kompetenz oder Nutzerrelevanz.

In der Schulbuchforschung gibt es einige Ansätze, diese zu bewerten.

Dies reicht von sehr ausführlichen, theoriegeleiteten, mit inhaltsanalytischen Methoden erstellten Bewertungsmanualen (wie das „Bielefelder Raster“ aus dem Jahre 1986) bis zu kürzeren praxistauglicheren Verfahren (wie das Wiener Raster, 1986) oder neueren, webbasierten, benutzerfreundlicheren, jedoch fachunspezifischen Beurteilungsrastern (wie das Levanto Tool von 2012) (in Fuchs, Niehaus, & Stoletzki, 2014). Alle diese Bewertungsraster haben zum Ziel, die Entwicklung neuer Lehrmittel zu unterstützen bzw. bereits existierende Lehrmittel zu evaluieren.

2.1 Methodisches Vorgehen

In der vorliegenden Arbeit wird ein Hilfsmittel zur Bewertung von bereits existierenden Schulwegsicherungsmaterialien für unterschiedliche Zielgruppen (Kinder in den Übergängen vom Kindergarten zur Grundschule und von der Grundschule zur weiterführenden Schule) sowie für unterschiedliche Adressaten (Eltern, Kinder, verkehrspädagogisch Tätige) erstellt und beispielhaft eingesetzt werden.

Insgesamt wurde sich bei der Zusammenstellung der Kriterien schon an den in Abschnitt 2 genannten Rastern der Schulbuchforschung orientiert. Jedoch bezieht sich diese eher auf den Adressat Kind (in den unterschiedlichen Alters- bzw. Schulstufen), in der vorliegenden Arbeit sollten die Adressaten aber weiter gefasst werden und die Medien sich sowohl an Kinder als auch an Eltern, Lehrer, Erzieher und Polizisten richten. Des Weiteren geht es nicht nur um Printmedien (Schulbücher), sondern die Vielzahl von Möglichkeiten, verkehrserzieherische Themen zu transportieren. So wurden auch Aspekte für die Evaluation von Projekten mit einbezogen.

Bei der Evaluation von Projekten geht es im engeren Sinne häufig um die Aspekte:

- Relevanz
- Effektivität
- Effizienz und
- Verlauf.

Dort unterscheidet man zwischen formativer und summativer Evaluation. Während es bei der summativen Evaluation um den Vergleich zwischen erwartetem und erreichtem Ergebnis geht, fokussiert die formative Evaluation auf die notwendigen Veränderungen im (Projekt)Prozess aufgrund der Ergebnisse der Evaluation.

Bei der Bewertung der Materialien zur Schulwegsicherheit geht es sowohl um die Bewertung des Inhalts, der Didaktik, der Gestaltung und der Nutzerfreundlichkeit.

So wurde aus den unterschiedlichen Ansätzen folgende zunächst umfangreichere Liste von 14 Kriterien zusammengestellt, die sich grundsätzlich in die Bereiche „Beschreibung“ und „Bewertung“ unterteilen lassen. Im Teil Beschreibung werden Informationen zum Medium gegeben, im Teil Bewertung werden Einschätzungen hinsichtlich der Ausprägung erfasst:

- (1) Beschreibung zur Konzeption/ Relevanz
- (2) Beschreibung der Zielgruppen und Adressaten
- (3) Beschreibung zum Inhalt
- (4) Beschreibung der Organisation
- (5) Bewertung der Konzeption /des Selbstverständnisses
- (6) Bewertung der Zielgruppen- und Adressatengerechtigkeit, d.h. Verständlichkeit
- (7) Bewertung der fachlichen Richtigkeit
- (8) Bewertung der inhaltlichen Gestaltung
- (9) Bewertung der medialen Gestaltung
- (10) Bewertung der Handlungsbefähigung
- (11) Bewertung der Effektivität
- (12) Transfer
- (13) Breitenwirkung
- (14) Qualitätssicherung

Diese Kriterien (endgültige Kataloge in Abschnitt 2.4) wurden jeweils mit mehreren, aber unterschiedlich vielen, beschreibenden Items untersetzt und können mit einem 4-stufigem Antwortmodell („trifft zu“, „trifft eher zu“, „trifft eher nicht zu“ und „trifft gar nicht zu“, sowie der Antwortmöglichkeit „nicht relevant“) bewertet werden. Im dritten Teil des Kriterienkatalogs wird ein Globalurteil des Mediums ebenfalls auf einer 4-stufigen Skala („gut“, „eher gut“, eher nicht gut“, „nicht gut“) erfragt.

2.2 Auswahl der Materialien und das Bewertungspaket

Der Schulweg ist der erste eigene Weg für Kinder, welche zunehmend in ihre selbständige Mobilität hineinwachsen. Für Eltern und Lehrerinnen und Lehrer bzw. Erzieherinnen und Erzieher stellt sich die Herausforderung diesen Schulweg grundsätzlich aber auch individuell sicher zu gestalten bzw. das Verhalten der Kinder entsprechend zu begleiten und Kompetenzen aufzubauen. Dafür bieten sich – je nach Zielgruppe und Situation – unterschiedliche Materialien bzw. Medien an. Häufig stehen auch mehrere zur Verfügung. Nur das „richtige“,

d.h. das passende Medium für die entsprechende Altersgruppe zu finden, ist häufig nicht trivial.

In der folgenden Tabelle finden sich die zur Testung des Kriterienkatalogs ausgewählten Materialien zur Schulwegsicherung.

Medium	Zielgruppe			Altersgruppe Übergang zur	
	E	L/E	K	GS	wfS
Neue Schule – neue Wege (GDV)	x				x
Kinder lernen Rad fahren. Informationen und praktische Übungen (GDV)	x			x	
Verkehrserziehung leicht gemacht. Praktische Übungen (GDV)	x	x		x	
Schulweg-Ratgeber. Zur Vorbereitung der Kinder auf die selbständige Teilnahme am Straßenverkehr (ADAC)	x			x	
Das „Elterntaxi“ an Grundschulen (ADAC)	x	x		x	
Das Fahrrad-Heft			x		x
ADAC Signale. Informationen und Tipps für die Schule		x		x	x
Mit Sicherheit ans Ziel. (ADAC)			x	x	x
Achtung Auto (ADAC)	x				x
Onlineportal der DVW (Mein Schulweg, Gefahren meistern)	x		x	x	
Noch 100 Tage bis zum ersten Schulweg (VW Mecklenburg-Vorpommern)	x			x	
Käpt'n Blaubär. Die fantastische Verkehrsfibel (BMVI)			x	x	
Unterrichtsmodelle der Zeitschrift für Verkehrserziehung		x		x	x
ADAC Signale. Informationen und Tipps für die Schule		x		x	x
Schulweg-Ratgeber. Zur Vorbereitung der Kinder auf die selbstständige Teilnahme am Straßenverkehr (ADAC)	x			x	
Kinder lernen Rad fahren. Informationen und praktische Übungen (GDV)	x			x	
Unterrichtsmodelle der Zeitschrift für Verkehrserziehung		x		x	x

(E= Eltern, L/E = Lehrer/ Erzieher, K=Kinder; GS=Grundschule, wfS= weiterführende Schule)

Tabelle 1: Auswahl der Medien zur Bewertung des Kriterienkatalogs

Diesen Entscheidungsprozess, das jeweils geeignetste Material für die konkrete Situation (Altersgruppe, Zielgruppe, Aufgabenstellung) zu finden, soll der erstellte Kriterienkatalog unterstützen. Darüber hinaus soll der Kriterienkatalog auch Autoren strukturierte Hinweise zur Gestaltung bzw. Überarbeitung ihrer Materialien/Medien liefern.

Die Einschätzung der vorgelegten Materialien war dabei vorerst nur ein „Mittel zum Zweck“. Zunächst sollte geprüft werden, ob die ausgewählten Kriterien trennscharf und aussagefähig sind.

Dazu wurden Experten aus dem Bereich Schulwegsicherung hinzu gezogen. Diese Experten sahen die Materialien durch und schätzten diese anhand des Kriterienkatalogs ein. Zusätzlich sollten die Experten, die Handhabbarkeit der Kriterien im Katalog bewerten.

Im Vordergrund dieser Untersuchung stand aber die Prüfung der Handhabbarkeit der Kriterien im Katalog, und nicht die Materialien an sich. Darauf wurden die Experten entsprechend aufmerksam gemacht, das heißt die Experten wurden aufgefordert Anmerkungen zur Handhabbarkeit bzw. Verbesserungsvorschläge in der Art der Formulierung und Verständlichkeit der Kriterien abzugeben. Obwohl die Experten ausdrücklich und mehrmals aufgefordert wurden Anmerkungen zur Handhabbarkeit bzw. Verbesserungsvorschläge in der Art der Formulierung und Verständlichkeit der Kriterien abzugeben, wurde oftmals hauptsächlich das Material bewertet und weniger die Formulierung und Verständlichkeit der Kriterien.

2.3 Beschreibung der Expertise der Expertinnen und Experten

Für die Bewertung des Kriterienkatalogs wurden Vertreterinnen und Vertreter verschiedener Fachgebiete im Bereich der Verkehrspädagogik ausgewählt. Eltern wurden nicht einbezogen, da für die Bewertung ein spezifisches Basis-Fachwissen gewünscht wurde.

Insgesamt wurden elf Expertinnen und Experten einbezogen: Darunter waren sechs wissenschaftlich arbeitende (der Prof. Verkehrspsychologie der TU Dresden und der Grundschulpädagogik der Universität Bremen), vier von Verbänden und Vereinen, die sich mit der Kindersicherheit beschäftigen (Gesamtverband der deutschen Versicherer, Bundesarbeitsgemeinschaft Mehr Sicherheit für Kinder e.V., Deutsche Verkehrswacht und Deutscher Verkehrssicherheitsrat), sowie ein Vertreter der Polizei (Abteilung Prävention). Alle diese Expertinnen und Experten haben langjährige Erfahrungen im Bereich der (Kinder)Unfallsicherheit bzw. -forschung und sind engagiert in den verschiedensten Bereichen der pädagogischen Einflussnahme in der Schulwegsicherung tätig. Dabei wurden die zu bewertenden Materialien so verteilt, dass keinem Experten sein eigenes Material zugeordnet wurde.

2.4 Beschreibung der finalen Kriterienkataloge

Der ursprüngliche Kriterienkatalog bestand aus den folgenden 3 Teilen: Teil I. Beschreibung des Materials, Teil II. Bewertung des Materials und Teil III. Gesamtbewertung. Die Analyse der Bewertung des Kriterienkatalogs durch die Experten legte allerdings eine Differenzierung des Kriterienkatalogs nahe. Zusammenfassend wurde der Kriterienkatalog von den Experten als gut handhabbar und ausführlich eingeschätzt, mit einem hohen Auflösungsgrad. Zudem wurden die Übersichtlichkeit sowie die Differenzierung in Beschreibungs-, Bewertungsteil und Gesamtbewertungsteil gelobt. Der Kriterienkatalog berücksichtige zudem alle Ebenen und Kategorien. Positiv angemerkt wurde auch die 5-stufige Bewertungsskala, da dies sehr übersichtlich zu handhaben sei. Auch die Möglichkeit einer Gesamtbewertung des Materials ergänzt den Kriterienkatalog sinnvoll.

Neben guter Handhabbarkeit und Ausführlichkeit wurde der Kriterienkatalog aber als zu umfangreich und zu lang beschrieben. Zudem wurde angemerkt, dass der Kriterienkatalog sehr ausdifferenziert wirkt und dadurch nur schwer handhabbar ist. Zum Teil war der Kriterienkatalog auch schwer verständlich. Daraus wurde geschlussfolgert, dass der Kriterienkatalog in Differenziertheit und Umfang für Eltern und Lehrer nicht praktikabel ist.

Nach gründlichen Überlegungen bot sich an, den Kriterienkatalog drastisch zu verschlanken oder gleich mehrere einzelne Kataloge zur Auswahl bereit zu stellen. Diese sollten sich z.B. orientieren an der Zielgruppe und dem Anwendungsziel des Kriterienkatalogs (wollen Eltern oder Lehrer ein geeignetes Material finden, soll ein bestehendes Material von Experten aktualisiert werden) sowie der Bewertung der inhaltlichen und fachlichen Qualität des Materials.

So erfolgte letztendlich eine Differenzierung zwischen nicht-fachlichen Nutzern sowie fachlichen Nutzern und Experten mit dem Ergebnis, dass Eltern wie auch Lehrer, zur Auswahl eines geeigneten Materials zur Schulwegsicherheit nur einen Beschreibungsteil verwenden.

Die Kombination von Beschreibungs- und Bewertungsteil, bietet sich dann an, wenn Materialien zur Schulwegsicherung durch eine höhere Stelle oder durch Experten bewertet werden sollen.

Im Beschreibungsteil erfolgt die Beschreibung des Themas, der Zielgruppen und Adressaten sowie der Inhalte. Zusätzlich kann eine Aussage über die Zugänglichkeit des Materials getroffen werden. Dabei erfolgt keine Beurteilung, sondern lediglich die Kennzeichnung des Vorhandenseins mit „ja“ bzw. „nein“.

Im Bewertungsteil werden:

- Konzeption und Selbstverständnis des Materials
- Zielgruppen- und Adressatengerechtigkeit d.h. Verständlichkeit
- fachliche Richtigkeit
- inhaltliche Gestaltung
- mediale Gestaltung
- Handlungsbefähigung
- Effektivität
- Transfer
- Qualitätssicherung

bewertet.

Im Folgenden werden nun die Kriterienkataloge getrennt nach Adressaten aufgeführt.

Kriterienkatalog zur Beschreibung von Medien zur Schulwegsicherheit - Auswahlhilfe für Eltern

Kriterium	Beschreibung	JA	NEIN	Keine Relevanz/Angaben
Beschreibung des Themas	Thema ist/sind...			
	•Verkehrswissen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	•Einstellungen, Werte und Normen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	•Kompetenzen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	•Verhalten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Beschreibung der Adressaten und Zielgruppe	Adressaten sind vorwiegend...			
	•Kinder	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	•Lehrer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	•Erzieher	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	•Eltern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Zielgruppe ist ...			
	•Vorschule	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	•Grundschule (1./2. Kl.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	•Grundschule (3./4. Kl.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
•Weiterführende Schule (5./ 6./7. Kl.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Beschreibung zum Inhalt	Inhalt bezieht sich auf folgende Fortbewegungsart:			
	•Fußgänger	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	•Radfahrer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	•Öffentlicher Nahverkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	•Mitfahrer im Auto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	•Autofahrer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Inhalt bezieht sich auf folgende Kompetenzbereiche			
	•Sehen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	•Hören	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	•Aufmerksamkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	•Motorische Entwicklung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	•Kognitive Funktionen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	•Soziale und emotionale Kompetenz, Selbstregulation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Übungsmöglichkeiten werden vorgeschlagen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Zugänglichkeit des Materials	In verschiedenen Stückzahlen (einzeln oder Klassenstärke) erhältlich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Mehrteiliges Material (mehrere Broschüren oder verschiedene Medienarten)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Material ist im Netz abrufbar oder kostenlos beziehbar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Tabelle 2: Kriterienkatalog zur Beschreibung von Medien zur Schulwegsicherheit - Auswahlhilfe für Eltern

Kriterienkatalog zur Beschreibung von Medien zur Schulwegsicherheit - Auswahlhilfe für verkehrspädagogisch tätige Kräfte (Lehrer/Erzieher/Polizisten)

Kriterium	Beschreibung	JA	NEIN	Keine Relevanz/Angaben
Beschreibung des Themas	Thema ist/sind...			
	•Verkehrswissen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	•Einstellungen, Werte und Normen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	•Kompetenzen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	•Verhalten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Beschreibung der Adressaten und Zielgruppe	Adressaten sind vorwiegend...			
	•Kinder	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	•Lehrer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	•Erzieher	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	•Eltern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	•Polizisten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Zielgruppe ist ...			
	•Vorschule	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	•Grundschule (1./2. Kl.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	•Grundschule (3./4. Kl.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
•Weiterführende Schule (5./ 6./7. Kl.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Beschreibung zum Inhalt	Inhalt bezieht sich auf folgende Fortbewegungsart			
	•Fußgänger	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	•Radfahrer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	•Öffentlicher Nahverkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	•Mitfahrer im Auto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	•Autofahrer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Inhalt bezieht sich auf die Kompetenzbereiche			
	•Sehen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	•Hören	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	•Aufmerksamkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	•Motorische Entwicklung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	•Kognitive Funktionen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	•Soziale und emotionale Kompetenz, Selbstregulation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	•Ausführende Funktionen (Exekutive Funktionen)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Orientierung am Bildungsplan bzw. Lehrplan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Übungsmöglichkeiten werden vorgeschlagen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Zugänglichkeit des Materials	In verschiedenen Stückzahlen (einzeln oder Klassenstärke) erhältlich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Mehrteiliges Material (mehrere Broschüren oder verschiedene Medienarten)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Material ist im Netz abrufbar oder kostenlos beziehbar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Tabelle 3: Kriterienkatalog zur Beschreibung von Medien zur Schulwegsicherheit - Auswahlhilfe für verkehrspädagogisch tätige Kräfte (Lehrer/Erzieher/Polizisten)

Kriterienkatalog zur Bewertung von Medien zur Schulwegsicherheit für Experten
Teil I - Beschreibung des Materials

Kriterium	Beschreibung						
		Trifft zu	Trifft eher zu	Trifft eher nicht zu	Trifft gar nicht zu	Keine Relevanz/ Angaben	Anmerkungen, Kommentare
Beschreibung des Themas	Thema ist/sind...						
	•Verkehrswissen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	•Einstellungen, Werte und Normen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	•Kompetenzen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	•Verhalten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Beschreibung der Zielgruppe- und Adressaten	Adressaten sind vorwiegend ...						
	•Kinder	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	•Lehrer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	•Erzieher	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	•Eltern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Zielgruppe ist ...						
	•Vorschule	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	•Grundschule (1./2. Kl.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	•Grundschule (3./4. Kl.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
•Weiterführende Schule (5./ 6./7. Kl.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Beschreibung zum Inhalt	Inhalt bezieht sich auf folgende Fortbewegungsart						
	•Fußgänger	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	•Radfahrer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	•Öffentlicher Nahverkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	•Mitfahrer im Auto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	•Autofahrer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Inhalt bezieht sich auf folgende Kompetenzbereiche						
	•Sehen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
•Hören	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

		Trifft zu	Trifft eher zu	Trifft eher nicht zu	Trifft gar nicht zu	Keine Relevanz/ Angaben	Anmerkungen, Kommentare
	•Aufmerksamkeit	<input type="checkbox"/>					
	•Motorische Entwicklung	<input type="checkbox"/>					
	•Kognitive Funktionen	<input type="checkbox"/>					
	•Soziale und emotionale Kompetenz, Selbstregulation	<input type="checkbox"/>					
	•Ausführende Funktionen (Exekutive Funktionen)	<input type="checkbox"/>					
	Inhalt enthält entsprechend den Empfehlungen der KMK Aspekte der...						
	•Sicherheitserziehung	<input type="checkbox"/>					
	•Sozialerziehung	<input type="checkbox"/>					
	•Gesundheitserziehung	<input type="checkbox"/>					
	•Umwelterziehung	<input type="checkbox"/>					
Zugänglichkeit des Materials	•In verschiedenen Stückzahlen (einzeln oder Klassenstärke) erhältlich	<input type="checkbox"/>					
	•Mehrteiliges Material (mehrere Broschüren oder verschiedene Medienarten)	<input type="checkbox"/>					

Teil II - Bewertung des Materials

Kriterium	Beschreibung	Trifft zu	Trifft eher zu	Trifft eher nicht zu	Trifft gar nicht zu	Keine Relevanz/Angaben	Anmerkungen, Kommentare
Bewertung der Konzeption / des Selbstverständnisses	Ziele sind klar definiert ...						
	•Betrachtungsweise knüpft an vorhandene Kompetenzen an (ressourcenorientiert)	<input type="checkbox"/>					
	•Zusammenhang zwischen Unfallprävention und Maßnahme erkennbar	<input type="checkbox"/>					
	•Thematisierung der Notwendigkeit	<input type="checkbox"/>					

		Trifft zu	Trifft eher zu	Trifft eher nicht zu	Trifft gar nicht zu	Keine Relevanz/ Angaben	Anmerkungen, Kommentare
Bewertung der Zielgruppen- und Adressatengerechtigkeit d.h. Verständlichkeit	•Ansprache ist adressatengerecht (Verständlichkeit, Didaktik)	<input type="checkbox"/>					
	•Inhalte sind adressatengerecht (Fachlichkeit) aufbereitet	<input type="checkbox"/>					
	•Inhalte sind zielgruppengerecht (Fachlichkeit) aufbereitet	<input type="checkbox"/>					
	•Informationsdichte und Tiefgründigkeit ist adressatengerecht	<input type="checkbox"/>					
Bewertung fachliche Richtigkeit	•Die Inhalte sind fachlich richtig	<input type="checkbox"/>					
	•Die Inhalte entsprechen dem aktuellen Stand	<input type="checkbox"/>					
	•Lehrplanbezug der Inhalte (Lehrer) bzw. Orientierung am Bildungsauftrag (Erzieher)	<input type="checkbox"/>					
Bewertung inhaltliche Gestaltung	•Vorhandene Kompetenzen der Zielgruppe werden benannt (Bezugsgrößen: Bildungsplan, Lehrplan, Kompetenztabelle)	<input type="checkbox"/>					
	•Es ist dargestellt, wie die Förderung der Kompetenzen der Zielgruppe erfolgen soll	<input type="checkbox"/>					
	•Es ist dargestellt, wann die Förderung der Kompetenzen der Zielgruppe erfolgen soll	<input type="checkbox"/>					
	•Inhalte bauen aufeinander auf	<input type="checkbox"/>					
	•Bestimmte Aspekte sind einzeln bearbeitbar	<input type="checkbox"/>					
Bewertung mediale Gestaltung	•Layout ist adressatengerecht	<input type="checkbox"/>					
	•Ziel ist erkennbar gestaltet	<input type="checkbox"/>					
	•Medienspezifische Stilmittel werden benutzt (ansprechendes Cover, Abbildungen etc.)	<input type="checkbox"/>					
	•Es ist gut handhabbar	<input type="checkbox"/>					
	•Ansprechendes Cover vorhanden	<input type="checkbox"/>					
	•Ansprechender Titel vorhanden	<input type="checkbox"/>					
	•Länge des Textes ist adressatengerecht (Kinder, Eltern, Lehrer)	<input type="checkbox"/>					
	•Veranschaulichung mit Bildern ist adressatengerecht	<input type="checkbox"/>					
•Diversität (Vielfalt individueller Merkmale) ist dargestellt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Bewertung der Handlungsbefähigung	•Handlungsbereitschaft wird angeregt	<input type="checkbox"/>					
	•Befähigung, Qualifizierung und Stärkung der Ressourcen	<input type="checkbox"/>					
	•Selbständigkeit der Kinder wird gefördert	<input type="checkbox"/>					

		Trifft zu	Trifft eher zu	Trifft eher nicht zu	Trifft gar nicht zu	Keine Relevanz/ Angaben	Anmerkungen, Kommentare
	•Selbstgesteuertes, eigenaktives Lernen wird unterstützt	<input type="checkbox"/>					
	•Vertiefen von Fähigkeiten und Fertigkeiten um Handlungskompetenz im Realverkehr zu erhöhen	<input type="checkbox"/>					
	Denk- und Handlungsimpulse werden gegeben	<input type="checkbox"/>					
	•Einstellungsänderung wird ermöglicht	<input type="checkbox"/>					
	•Wissenszuwachs wird konkret beschrieben	<input type="checkbox"/>					
	•Verhaltensänderungen wird ermöglicht	<input type="checkbox"/>					
	•Material fördert Aufbau neuer Kompetenzen	<input type="checkbox"/>					
Bewertung der Effektivität	•Aufwand und Nutzen stehen im Verhältnis	<input type="checkbox"/>					
	•Umfang des Materials ist angemessen (nicht zu detailliert)	<input type="checkbox"/>					
Transfer	•Orientierung an Realitäten der Zielgruppen	<input type="checkbox"/>					
	•Übertragbarkeit auf/in den Alltag ist gewährleistet	<input type="checkbox"/>					
	•Übungsmöglichkeiten werden vorgeschlagen	<input type="checkbox"/>					
	•Das Material ist leicht verfügbar bzw. beziehbar	<input type="checkbox"/>					
	•Das Material ist im Netz abrufbar oder anderweitig kostenfrei beziehbar	<input type="checkbox"/>					
Qualitätssicherung	•Transparenz bei Sponsoring ist gewährleistet	<input type="checkbox"/>					
	•Auflage oder Jahr der Veröffentlichung ist erkennbar	<input type="checkbox"/>					

Teil III – Gesamtbewertung

	gut	eher gut	eher nicht gut	Nicht gut	Stärken	Schwächen
Globalurteil zum Material	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> • • • • • 	<ul style="list-style-type: none"> • • • • •

Tabelle 4: Kriterienkatalog zur Bewertung von Medien zur Schulwegsicherheit für Experten

3 Ausblick

In der bisherigen Literatur findet man eine eher defizitäre Betrachtung des Entwicklungsstandes von Kindern im Vorschul- und Grundschulalter. Es ist notwendig „die Mobilitäts- und Verkehrserziehung ... an die entwicklungsstandspezifischen Lern- und Verhaltensvoraussetzungen von Kindern und Jugendlichen an(zu)knüpfen“ (Sturzbecher, Schmidt, & Genschow, 2017).

Eine zeitgemäße Mobilitätserziehung ist unabdingbar. Diese soll das Kind in seiner gesamten Lebenswelt betrachten und seine entwicklungsbedingten Verhaltensweisen berücksichtigen. Dabei sollte auch die Zurückdrängung der Aktionsräume sowie auf die Gefährdung der Gesundheit aufmerksam gemacht werden. Auch die Entwicklung eines umweltbewussten und selbstbestimmten Verkehrsverhaltens ist zu entwickeln (Uranitsch, 2006). Dies beinhaltet auch eine umweltverträgliche Mobilität wie die Fahrradnutzung.

Bei Kindern und Jugendlichen werden die wesentlichen Grundlagen für das spätere Mobilitätsverhalten als Erwachsene gelegt. Voraussetzung dafür, später die Verkehrsmittel entsprechend der jeweiligen Mobilitätsbedürfnisse flexibel nutzen zu können, ist die Ausbildung entsprechender Kompetenzen und Erfahrungen. Das Fahrrad spielt hierbei eine wichtige Rolle, weil es gerade den Heranwachsenden die Chance bietet, sich selbstbestimmt über den vergleichsweise engen fußläufigen Aktionsradius hinaus zu entfalten.

Zusammenfassend muss bezüglich des Kriterienkatalogs festgestellt werden, dass der ursprünglich entwickelte Kriterienkatalog als zu umfangreich und ausdifferenziert bewertet wurde. Auch wurde aufgrund dessen die Handhabbarkeit bemängelt. An dieser Stelle ist jedoch eine Differenzierung notwendig. Der Umfang des Kriterienkatalogs ist gerechtfertigt, wenn es um die Bewertung von Materialien zur Schulwegsicherung durch wissenschaftliche Experten erfolgt oder aber auch, wenn Institutionen oder Vereine ihre Materialien selbst bewerten und aus deren Erkenntnissen neue, überarbeitete Materialien erstellen wollen.

Für Eltern und Lehrer ist dieser Kriterienkatalog in seiner Differenziertheit und seinem Umfang nicht praktikabel. Eltern wie auch Lehrer benötigen, zur Auswahl eines geeigneten Materials möglicherweise nur einen Beschreibungsteil.

Wie kann man den Kriterienkatalog nun nutzbar machen?

Im Ergebnis der Bewertung des anfänglichen Kriterienkatalogs sind nun drei - auf verschiedene Nutzergruppen orientierte - Kataloge entstanden:

- eine Liste von Kriterien zur Suche von geeigneten Materialien in einer Datenbank für Eltern,
- eine differenziertere Liste von Kriterien zur Auswahl von Materialien für verkehrspädagogisch arbeitende Fachkräfte (Erzieherinnen und Erzieher/ Lehrerinnen und Lehrer/ Polizistinnen und Polizisten) sowie
- ein Katalog von Kriterien zur Er- bzw. Überarbeitung von Materialien zur Schulwegsicherung.

Entsprechend dieser Differenzierung sind die möglichen Einsatzgebiete gelagert: Für die beiden Nutzergruppen *Eltern* und *verkehrspädagogisch arbeitende Fachkräfte* liegt der Fokus auf der optimierten Auswahl von Medien für unterschiedliche fachliche und / oder organi-

satorische Rahmenbedingungen und Ansprüche. Dementsprechend fungieren die Kriterien im Katalog als Suchwörter in einer Datenbank von Schulwegsicherungsmaterialien.

Des Weiteren bietet sich dazu an, die bekannten und neu zu erstellenden Schulwegsicherungsmaterialien in einen Pool bzw. eine Datenbank zu überführen. Die Bewertung der in den Pool aufzunehmenden Materialien sollte dann von *Experten* anhand des umfangreichen dritten Kriterienkatalogs erfolgen. Dies war jedoch nicht Ziel des Projektes und bedarf einer unabhängigen Institution, die die notwendigen Ressourcen und das entsprechende Expertenwissen hat.

4 Quellen

Barton, B. K., Schwebel, D. C., & Morrongiello, B. A. (2006). Brief report: Increasing children's safe pedestrian behaviors through simple skills training. *Journal of Pediatric Psychology, 32*(4), 475–480.

Berg, B., Gorges, R., Pfafferott, I., Scheulen, G., Schibalski, F., Schlag, B., Willmes-Lenz, G. (2000). Auf dem Prüfstand: Das Programm „Kind und Verkehr“. *Bonn, BAST/DVR (Hrsg.), Schriftenreihe Verkehrssicherheit, 7.*

Bergman, A. B., & Rivara, F. P. (1991). Sweden's experience in reducing childhood injuries. *Pediatrics, 88* (1), 69–74.

Destatis (Hrsg.). (2018). *Kinderunfälle 2017*. Wiesbaden. Abgerufen 17. Oktober 2018, von <https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/UnfaelleKinder.html>

Deutsche Verkehrswacht. (o. J.). Radfahrausbildung - Kernstück schulischer Verkehrserziehung. Abgerufen 17. Oktober 2018, von <https://www.verkehrswacht-medien-service.de/radfahrausbildung-kern.html>

DGUV. (2018). Unfälle in der Schüler-Unfallversicherung 2017. Abgerufen 16. Oktober 2018, von <https://www.dguv.de/de/zahlen-fakten/schuelerunfallgeschehen/index.jsp>

Drott, P., Johansson, B. S., & Åström, B. (2008). Informal parental traffic training and children's traffic accidents. *Upsala Journal of Medical Sciences, 113*(2), 143–160. Abgerufen 17. Oktober 2018, von <http://doi.org/10.3109/2000-1967-227>

Flade, A., Limbourg, M., & Schlag, B. (2001). *Mobilität älterer Menschen*. Opladen: Leske + Budrich.

Fuchs, E., Niehaus, I., & Stoletzki, A. (2014). *Das Schulbuch in der Forschung: Analysen und Empfehlungen für die Bildungspraxis* (Bd. 4). Vandenhoeck & Ruprecht.

Funk, W. (2006). Schulweg-/Schulmobilitätspläne: wie machen es unsere europäischen Nachbarn? IfeS.

Hammer, U. (1995). „Kind und Verkehr“-Ein Programm des Deutschen Verkehrssicherheitsrates und seiner Mitglieder. *Sicher Leben, 326–334.*

Hill, R., Lewis, V., & Dunbar, G. (2000). Young children's concepts of danger. *British Journal of Developmental Psychology, 18*(1), 103–119.

KMK. (2012). *Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule*. Abgerufen 17. Oktober 2018, von <https://www.kmk.org/themen/allgemeinbildende-schulen/weitere-unterrichtsinhalte/verkehrserziehung.html>

Limbourg, M. (2002). Neue Ansätze der Mobilitäts-/Verkehrserziehung in Deutschland. Vortrag bei der Tagung "Kinder und Verkehr" der Stiftung für Schadensbekämpfungen der

Winterthur Versicherungen in Winterthur am 15.11. 2002. Aufgerufen am 17.10.2018 von <https://duepublico.uni-duisburg-essen.de/servlets/DocumentServlet?id=10576>

Limbourg, M. (2003). Zukunftsorientierte Verkehrs-und Mobilitätserziehung im Kindes-und Jugendalter. In: Bericht über die Tagung "Mobilität und Verkehrssicherheit für Kinder und Jugendliche" in Köln am 16.01. 2003, Rheinischer Gemeinde-Unfall-Versicherungsverband, Aufgerufen am 17.10.2018 von http://duepublico.uni-duisburg-essen.de/servlets/DerivateServlet/Derivate-11232/guvv_rheinland.pdf

Limbourg, M., Flade, A., & Schönharting, J. (2000). *Mobilität im Kindes- und Jugendalter*. Opladen: Leske + Budrich.

Limbourg, M., & Steins, G. (2011). Sozialerziehung in der Schule. In Limbourg, M., & Steins, G. (Hrsg.), *Sozialerziehung in der Schule* (S. 11–28). Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Morrongiello, B. A., & Barton, B. K. (2009). Child pedestrian safety: Parental supervision, modeling behaviors, and beliefs about child pedestrian competence. *Accident Analysis & Prevention*, 41(5), 1040–1046. Aufgerufen am 17.10.2018 von <http://doi.org/10.1016/J.AAP.2009.06.017>

NHTSA. (2018). Consumer Advisory: Protect Children Traveling To and From School. Abgerufen am 17.10.2018 von <https://www.nhtsa.gov/press-releases/consumer-advisory-protect-children-traveling-and-school>

Oron-Gilad, T., Meir, A., Tapiro, H., & Borowsky, A. (2011). Towards understanding child-pedestrian's deficits in perceiving hazards when crossing the road Final Report. Negev: Ben-Gurion University, Human Factors Engineering Laboratory.

Pooley, C. G., Turnbull, J., & Adams, M. (2005). The journey to school in Britain since the 1940s: continuity and change. *Area*, 37(1), 43–53.

Rivara, F., Bergman, A., & Drake, C. (1990). Parental attitudes and practices toward children as pedestrians. *Pediatrics*, 84, 1017–1021.

Schlag, B., Richter, S., Buchholz, K., & Gehlert, T. (2018). *Ganzheitliche Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche - Teil 1: Wissenschaftliche Grundlagen* (Forschungs). Berlin: Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.

Schwebel, D. C., Davis, A. L., & O'Neal, E. E. (2012). Child Pedestrian Injury: A Review of Behavioral Risks and Preventive Strategies. *Am J Lifestyle Med.*, 6(4), 292–302.

Siostrzonek, M. (2015). Einfluss der Eltern auf das Mobilitätsverhalten von SchülerInnen unter besonderer Berücksichtigung des Radverkehrs. Universität Wien.

VCÖ-Forschungsinstitut. (2012). *Gesundheitsfaktor Mobilität* (Mobilität). Wien: VCÖ.

Weber, K., Van Betuw, A., Braun, E., Caraben, A., Gregerson, N. P., Hellstein, H., & Vissers, J. (2005). ROSE 25—Inventory and compiling of a European good practice guide on road safety education targeted at young people. *Final Report for European DG TREN, Wien: Austrian Board of Safety and Prevention.*

Westman, J., Friman, M., & Olsson, L. E. (2017). What Drives Them to Drive?—Parents' Reasons for Choosing the Car to Take Their Children to School. *Frontiers in psychology, 8*, 1970.

Wöfl, J., & Weber, K. (2007). *Unterwegs zur Schule—das Verkehrsverhalten von Kindern und Erwachsenen im Schulumfeld.* Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen 163

Zink, C., Busch, S., Bayer, K., Lerch, D., Noeske, B., VCD, H. L., Breidt, V. (2003). *Mobilitätserziehung in Kindergarten und Schule. Arbeitskreis Mobilitätserziehung in der Grundschule Freiburg.* Freiburg.

Zwerts, E., Allaert, G., Janssens, D., Wets, G., & Witlox, F. (2010). How children view their travel behaviour: a case study from Flanders (Belgium). *Journal of Transport Geography, 18*(6), 702–710.



Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.

Wilhelmstraße 43 / 43G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin

Telefon 030 / 20 20 - 50 00, Fax 030 / 20 20 - 60 00
Internet: www.gdv.de, www.udv.de