

# Informationen zum Expertenhearing

(nur für den persönlichen Gebrauch)

## **Inhalte:**

- Allgemeine Unterlagen
  - o Tagesordnung
  - o Projektbeschreibung
- Arbeitspapier
- Zusammenfassung „Literaturrecherche“

---

## **Zur Information!**

Literaturhinweise:

Eine Literaturliste liegt aufgrund des Umfangs nicht bei, kann aber bei Interesse per Mail angefordert werden.

Zusammenfassung „Literaturrecherche“:

Bei der Zusammenfassung handelt es sich lediglich um vertiefende Information zu den Ergebnissen der bisherigen Literaturrecherche. Die Zusammenfassung ist aber nicht zwingend notwendig für die Stellungnahme zum Arbeitspapier.

# **Allgemeine Unterlagen**

## Tagesordnung

Zeit	TOP	
9.30 – 9.45	Anreise, Kaffee	
9.45 – 10.00	Begrüßung und Vorstellung des Projekts	Prof. J. Kleinert
10.00 – 11.30	Darstellung der Interventionsvorschläge mit erster Diskussion: <ul style="list-style-type: none"> <li>➔ Ziele</li> <li>➔ Prinzipien</li> <li>➔ Maßnahme</li> </ul>	Inhalte: Prof. H. Allmer Dr. C. Combrink Dipl.-Psych. S. Jüngling  Moderation der Diskussion: Prof. I. Hartmann-Tews
11.30 – 12.00	Pause	
12.00 – 13.00	Vertiefende Diskussion: <ul style="list-style-type: none"> <li>➔ Ideensammlung zur praktischen Umsetzbarkeit</li> </ul>	Moderation der Diskussion: Dr. cand. B. Lobinger
13.00 – 13.30	Zusammenfassung der Ergebnisse und Definition der weiteren Arbeitsschritte	Prof. J. Kleinert
	Verabschiedung	

## Geschlechtsspezifische Interventionen in der Unfallprävention

### Interdisziplinäre Entwicklung und Evaluation geschlechtsspezifischer Maßnahmen zur Optimierung des individuellen Risiko- und Sicherheitsmanagements im Straßenverkehr

PD Dr. Jens Kleinert<sup>1</sup>, Prof. Dr. Ilse Hartmann-Tews<sup>2</sup>,  
Dipl.-Psych. Babett Lobinger M.A.<sup>3</sup>, Prof. Dr. Henning Allmer<sup>4</sup>,  
Dipl.-Sportl. Claudia Combrink<sup>2</sup>, Dipl.-Psych. Sabine Jüngling<sup>4</sup>

<sup>1</sup> Institut für Sportwissenschaft, Universität Würzburg

<sup>2</sup> Institut für Sportsoziologie, Abteilung Geschlechterforschung, DSHS Köln

<sup>3</sup> Psychologisches Institut, Abteilung Leistungspsychologie, DSHS Köln

<sup>4</sup> Psychologisches Institut, Abteilung Gesundheitspsychologie, DSHS Köln

### Kurzbeschreibung

Hauptziel des vorliegenden Projekts ist die Untersuchung geschlechtsspezifischer Grundlagen der Verkehrserziehung im Kindes- und Jugendalter. Der erste Projektschritt besteht aus der Analyse verhaltens- und biowissenschaftlicher Literatur in Richtung auf soziale, psychische und biologische oder biogenetische Unterschiede zwischen Jungen und Mädchen in Hinsicht auf verkehrsrelevante Faktoren. In einem zweiten Schritt werden Interviews mit Experten und Expertinnen zu geschlechtsspezifische Auffälligkeiten im Straßenverkehr durchgeführt. Aufbauend auf diesen Analyseschritten werden weiterführende Konzeptionen insbesondere für die geschlechtsspezifische Ansprache der risikobehafteten Gruppe der Jungen und männlichen Jugendlichen entwickelt.

Ausgegangen wird von einer handlungs- sowie entwicklungstheoretischen Grundkonzeption, die sowohl Raum für biologische, psychologische als auch soziologische Erklärungsansätze des Unfallgeschehens im Kindes- und Jugendalter vorsieht. In der didaktischen Planung der zu entwickelnden Konzeptionen stehen zielgruppenadäquate Umsetzungsformen sowie eine Einbindung verkehrserzieherischen Handelns in positiv konnotierte Handlungsfelder (Freizeit- und Sportaktivität) im Vordergrund.

In einem möglichen Anschlussprojekt sollten kognitive und behaviorale Effekte der entwickelten geschlechtsspezifischen Konzeptionen überprüft werden. Hierzu könnte eine feldexperimentelle Erprobung der zuvor erarbeiteten Interventionsansätze dienen.

# **Arbeitspapier**

## Arbeitspapier

# „Präventionsprogramm zur Optimierung des individuellen Risiko- und Sicherheitsmanagements“

## Inhalt

1. Auswahl der Ziele für ein Präventionsprogramm	2
1.1 Bewertung der unfallrelevanten Faktoren	2
1.2 Ziele des Risiko- und Sicherheitsmanagements	3
2. Prinzipien für ein Präventionsprogramm	5
3. Festlegung der Altersgruppe für ein Präventionsprogramm	7

## **1. Auswahl der Ziele für ein Präventionsprogramm**

Als Basis der Zielausarbeitung der geplanten Interventionsmaßnahmen dienen a) die Ergebnisse der Literaturrecherche und b) die Ergebnisse der durchgeführten Expertenbefragung.

Im Folgenden wird zunächst auf die Resultate der Literaturrecherche und der Expertenbefragung eingegangen, die grundlegend für die Entwicklung von Präventionsansätzen sind. Anschließend erfolgt eine Darstellung der anzustrebenden Ziele für die Prävention.

### **1.1 Bewertung der unfallrelevanten Faktoren**

In der Literaturanalyse wurde ersichtlich, dass die Unfallgefährdung von vielfältigen Faktoren abhängig ist. In diesem Zusammenhang sind einerseits die Wahrnehmungsfähigkeit und damit verbunden die Informationsverarbeitung sowie die motorischen und kognitiven Fähigkeiten zu berücksichtigen. Andererseits scheinen Verhaltensausrprägungen wie „aggressiv“, „unsicher“ und „riskant“ eine entscheidende Rolle zu spielen. Bei diesen unfallrelevanten Faktoren ergaben sich teilweise Unterschiede zwischen den Geschlechtern, die auch für die erhöhte Unfallgefahr von Jungen und männlichen Jugendlichen mitverantwortlich zu sein scheinen. Die Geschlechterunterschiede bei den genannten Bedingungen dienen zur weiteren Fokussierung der Ansatzpunkte für die Präventionsarbeit. Da sich für die Wahrnehmungsfähigkeit und Informationsverarbeitung nur vereinzelt geschlechtsspezifische Unterschiede ergeben haben, liefern diese unfallrelevanten Faktoren keine ausreichende Erklärung der erhöhten Unfallgefährdung von Jungen und sind daher nicht zentral für die geplante Intervention. Hinsichtlich der motorischen Leistungsfähigkeit ist nicht das objektivierbare Können entscheidend, sondern vielmehr die subjektive Einschätzung der Bewegungskompetenz durch die Kinder und Jugendlichen. Da für die Bewegungskompetenz geschlechtsbezogene Unterschiede bestehen (Jungen neigen zur Überschätzung und Mädchen zur Unterschätzung), wird die Kompetenzeinschätzung bei der Entwicklung von Präventionsmaßnahmen berücksichtigt. Bei den kognitiven Fähigkeiten ist insbesondere die Konzentrationsfähigkeit zu nennen, die bei Jungen größere Defizite aufweist als bei Mädchen. Da mangelnde Konzentrationsfähigkeit zu fehlerhaftem Verhalten und zur Entstehung von Risikosituationen führen kann, sollte die Verbesserung der Konzentrationsfähigkeit Bestandteil sein. Betrachtet man die drei Verhaltensausrprägungen „aggressiv“, „unsicher“ und „riskant“, gilt, dass aggressives Verhalten mit Unfallverhalten in Verbindung steht und sich in der Ausprägung bei den Geschlechtern unterscheidet. Aggressives Verhalten muss nicht, kann aber zu riskanten Situationen führen und im

Umgang mit anderen Personen ein Problem darstellen. Für das geplante Interventionsprogramm spielt nicht die Aggression an sich, sondern das Erlernen sozialer Kompetenzen im Umgang mit anderen Personen eine wichtige Rolle. Für unsicheres Verhalten gilt, dass Unsicherheit und Ängstlichkeit weder hinreichende noch notwendige Faktoren zur Erklärung von Unfallverhalten sind (vgl. Zusammenfassung 1.3.3). Dennoch ist ein Zusammenhang nicht ausgeschlossen, so dass Unsicherheit im Kontext mit mangelndem Selbstvertrauen im Präventionsprogramm zu thematisieren ist. Betrachtet man riskantes Verhalten bei Kindern und Jugendlichen, ergeben sich deutliche Unterschiede zwischen den Geschlechtern. Zudem ist riskantes Verhalten speziell ab dem 10. Lebensjahr ein zentrales Thema und häufig Bestandteil des Alltags für Jungen und männliche Jugendliche. Aufgrund dieser Überlegungen steht riskantes Verhalten im Mittelpunkt der Entwicklung von Präventionsmaßnahmen. Diese Entscheidung steht in voller Übereinstimmung mit dem Projekttitle „Optimierung des individuellen Risiko- und Sicherheitsmanagements“.

Schließlich muss berücksichtigt werden, dass es keinen unfallrelevanten Faktor gibt, der ausschließlich durch die Biogenetik bestimmt wird. Dementsprechend ist es nicht möglich, einen der oben angeführten unfallrelevanten Faktoren für die Intervention auszuschließen. Zudem spielen Anlagebedingungen bei den Faktoren oft nur eine untergeordnete Rolle. Vor diesem Hintergrund halten wir es im Rahmen der Verkehrserziehung für sinnvoll, die Beteiligten bezüglich biologischer und anlagebedingter Gegebenheiten zu informieren.

## **1.2 Ziele des Risiko- und Sicherheitsmanagements**

Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich vorrangig mit dem Risiko- und Sicherheitsmanagement von Kindern und Jugendlichen. Ziel ist, verantwortliches Handeln im Straßenverkehr und partnerschaftliche Verkehrsteilnahme zu entwickeln, um so das Unfallrisiko zu beeinflussen. Bei der Durchführung von Präventionsmaßnahmen zur Verringerung des Unfallrisikos ist das Erlernen eines verantwortungsvollen Umgangs mit Risikosituationen zentral. Hierbei geht es darum, die im Verlauf der Entwicklung auftauchenden Risikoverhaltensweisen nicht abzubauen, sondern sie „auf ein entwicklungsverträgliches Maß zurückzuschrauben“ (Engel & Hurrelmann, S. 276; vgl. auch Raithel, 1999). Im Mittelpunkt steht für die Kinder und Jugendlichen nicht die vollständige Vermeidung von Risiken, da Erfahrungen in Risikosituationen wichtig sind. Vielmehr gilt es, einen angemessenen Umgang mit Risikosituationen im Straßenverkehr und der Risikobereitschaft zu erlernen.

Für diese allgemeineren Präventionsziele sind folgende konkreteren Zielsetzungen für das Risiko- und Sicherheitsmanagement definiert worden (vgl. Abb. 1).



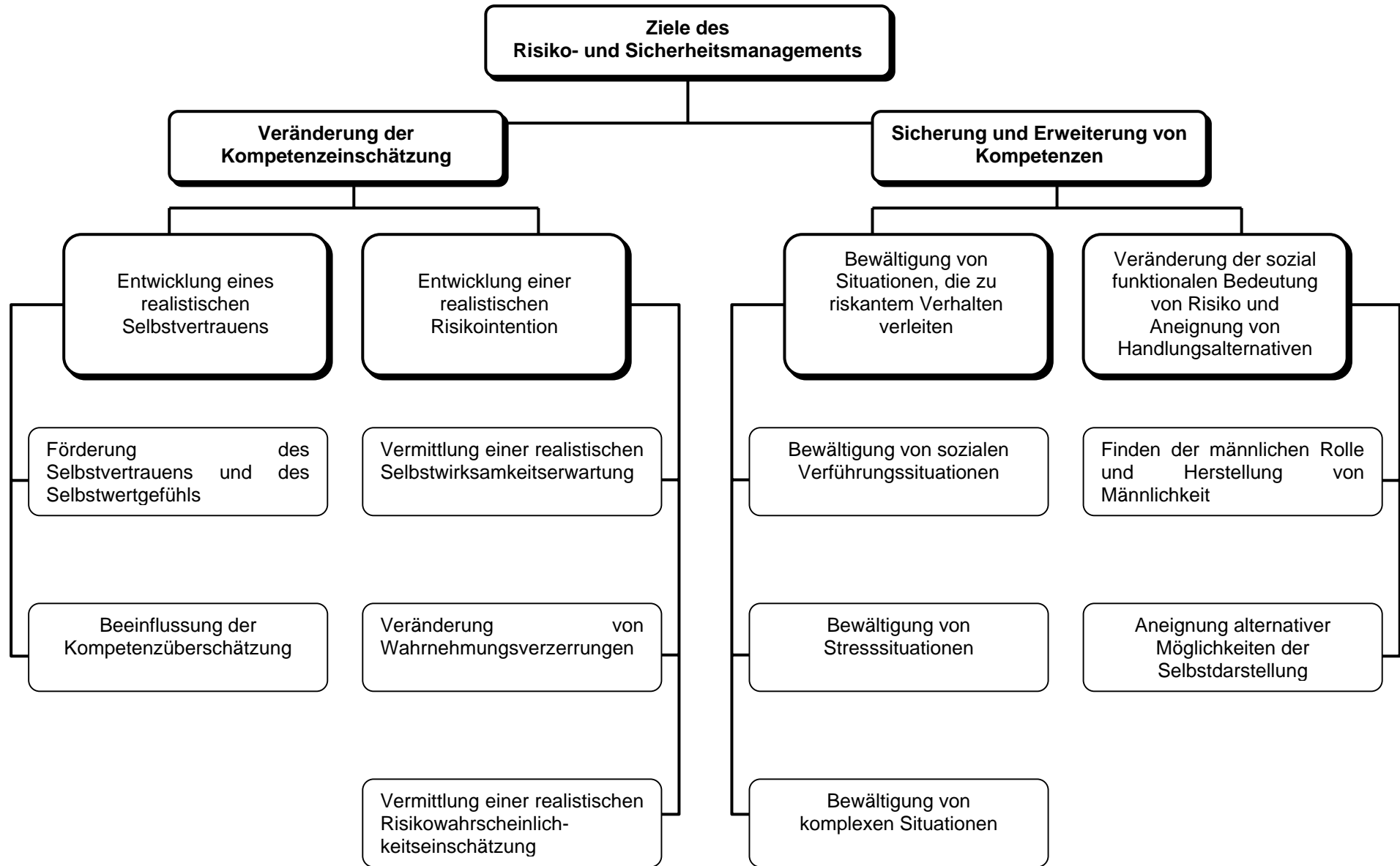


Abb. 1: Ziele des Risiko- und Sicherheitsmanagements

Die einzelnen Ziele beinhalten sowohl die Bearbeitung des Risikoverhaltens einer Person als auch deren Sicherheitsverhalten. Ein sinnvolles Präventionsprogramm muss Übungen beinhalten, die sich konkret an diesen angeführten Zielen orientieren.

## **2. Prinzipien für ein Präventionsprogramm**

Für die präventive Arbeit zur Erreichung der Ziele gelten die folgenden fünf Prinzipien:

### **A) Bewegung und Sport als Darstellungsmedium nutzen**

Es kann davon ausgegangen werden, dass eine erlebnis- und sportorientierte Risikoprävention vielfältige Erfahrungen auf der körperlichen, geistigen und psychosozialen Ebene bietet (vgl. Raithel, 1999, S. 231ff.). Bewegung und Sport ermöglichen, die für den Verkehr notwendigen körperlichen Fähigkeiten und Voraussetzungen, wie motorische Fähigkeiten oder Wahrnehmungsleistungen, zu trainieren. Darüber hinaus können im Zusammenspiel mit anderen Kindern und Jugendlichen soziale Kompetenzen erweitert und das eigene Selbstvertrauen durch erfolgreiche Erlebnisse gestärkt werden.

Bei Sport- und Bewegungsaktivitäten lassen sich einerseits deutliche geschlechtsbezogene Unterschiede feststellen (vgl. Kap 3.3.2), denn Sport ist besonders für männliche Jugendliche ein zentraler Bestandteil ihres Lebens. Andererseits nutzen sowohl männliche als auch weibliche Jugendliche den Körper als Darstellungsmedium in Sport und Freizeit (vgl. Kap. 4.2).

### **B) Abenteuer- und Erlebnissport als Raum für kontrollierte Risikoerfahrungen**

Für Mädchen und Jungen bzw. weibliche und männliche Jugendliche ist wichtig, ihre Kompetenzen und Fähigkeiten in realen Risikosituationen erfahren zu können. Nur in kontrollierten Risikosituationen können Grenzen ausgetestet, Fehler bearbeitet und Fähigkeiten trainiert werden. Die Notwendigkeit, Erfahrungen zu sammeln, um dadurch zu lernen, wurde an den verschiedensten Stellen im vorliegenden Bericht bereits deutlich. Einen geeigneten Raum dafür bietet der Abenteuer- und Erlebnissport. Nach Raithel (2004, S. 165) ist für geschlechtsbezogene Angebote maßgeblich, „Mädchen wie Jungen aus den üblichen Interaktionen herauszunehmen und sie somit von einem Inszenierungsdruck“ zu entlasten, „um so eine Reflektion des eigenen Parts aus der Distanz und das Ausprobieren neuer Formen zu ermöglichen“.

### **C) Die Lebenswelt der Jugendlichen als Ansatzpunkt für Präventionsmaßnahmen wählen**

Um das Verhalten von Kindern und Jugendlichen nachhaltig beeinflussen zu können, müssen präventive Ansätze in verschiedenen Lebensbereichen greifen. Daher ist notwendig,

gesundheitsfördernde Maßnahmen sowohl in der Schule als auch in der Freizeit anzusetzen (Raithel, 1999, S. 239; 2004, S. 166). Interventionsmaßnahmen werden am ehesten akzeptiert, wenn sie in der Lebenswelt der Jugendlichen stattfinden. „Das Anknüpfen an den täglichen Handlungsmustern von Jugendlichen, an ihren Erlebnissen und Erfahrungen, ist eine notwendige Voraussetzung für die Gestaltung von Maßnahmen mit einer langfristig wirksamen Vermittlung von gesundheitsrelevantem, risikovermeidendem Verhalten.“ (Raithel, 1999, S. 226).

#### **D) Kognitive und emotionale Prozesse als unverzichtbare Programminhalte konzipieren**

Neben der kognitiven Vermittlung von Inhalten ist das konkrete Erleben von riskanten Situationen und die damit verbundene Wahrnehmung emotionaler Inhalte zentral. Das konkrete Erleben und die Reflexion des Erlebten stellen unverzichtbare Programminhalte dar, da eine dauerhafte Verhaltensänderung nicht durch reine Wissensvermittlung erreicht werden kann. Unerlässlich ist daher die Verbindung mehrerer Beeinflussungsdimensionen: „Die Beeinflussungsgröße von Erlebnissen und neu erlangten Erfahrungen auf der Emotionsebene ist mit einer Reflexion (auf kognitiver Ebene) sowie einer komplementären Wissensvermittlung zu verbinden (...). Solch eine Änderung bedarf der Stärkung unterstützender Faktoren, wie grundsätzlicher Fähigkeiten und Kompetenzen, hin zu einem produktiven Verhaltensstil und verkehrsangepassten Verhaltensweisen“ (Raithel, 1999, S. 234).

#### **E) Risikoprävention mit Jugendlichen geschlechtersensibel ausrichten**

Jungen und Mädchen haben einen unterschiedlichen Umgang mit Risiko und suchen in unterschiedlicher Weise Risikosituationen auf (vgl. Zusammenfassung 1.3.2). Da dieses differente Verhalten mit der Suche nach einer Geschlechtsidentität und der Positionierung in der Gesellschaft/Peer group zusammenhängt, ist notwendig, die Dimension der Herstellung von Geschlecht durch die Jugendlichen zu berücksichtigen. Dies bedeutet, zum Teil in geschlechtshomogenen Gruppen und zum Teil in geschlechtergemischten Gruppen zu arbeiten. Wichtig ist, "die Auseinandersetzung mit dem eigenen und die mit dem anderen Geschlecht zu verknüpfen und Arbeit mit Mädchen und mit Jungen mit der Arbeit an der Beziehung zwischen den Geschlechtern zu verbinden" (Helfferich 2001, S. 345). Die Arbeit in geschlechtshomogenen Gruppen hat den Vorzug, dass Mädchen und Jungen von einem Inszenierungsdruck entlastet werden, so dass sie das eigene Tun, die eigene aktive Herstellung von Geschlecht aus der Distanz reflektieren und neue Praktiken ausprobieren können. In geschlechtergemischten Angeboten kann hingegen die Interaktion zwischen den Geschlechtern bearbeitet und reflektiert werden (vgl. Helfferich 2001, S. 344f).

### **3. Festlegung der Altersgruppe für ein Präventionsprogramm**

Um Präventionsarbeit bei Kindern und Jugendlichen erfolgreich durchführen zu können, ist es unabdingbar, altersabhängige Entwicklungen zu berücksichtigen. Es ist erforderlich zielgruppenadäquate Methoden einzusetzen und gegebene Grundlagen zu beachten. Daher ergibt sich die Notwendigkeit, auch in der vorliegenden Arbeit die Altersgruppe sinnvoll und überlegt abzugrenzen.

Die erarbeiteten Prinzipien und entwickelten Interventionsansätze im Bereich des Risiko- und Sicherheitsmanagements sollen vornehmlich für die Altersgruppe der 10- bis 16jährigen Kinder und Jugendlichen bestimmt sein.

Die zweite Lebensdekade wird häufig als Höhepunkt für verschiedene Formen des Risikoverhaltens gesehen (Raithel, 2001b). In der Jugendzeit lassen sich verschiedene Risikoverhaltensweisen gehäuft beobachten (Reese & Silbereisen, 2001). Betrachtet man die Unfallstatistiken, so zeigt sich in diesem Altersbereich bis zum 14. Lebensjahr ein besonders starker Anstieg von verunglückten Jungen bei Fahrradunfällen (vgl. Kap. 1.1). Hinzu kommt, dass sich Kinder bzw. Jugendliche ab dem 12. Lebensjahr bei ihren Alltagsaktivitäten vermehrt weg vom privaten Außenraum hin zum öffentlichen Verkehrsraum und die Stadt hinein bewegen und somit vermehrt gefährlichen Situationen im öffentlichen Verkehr ausgesetzt sind (vgl. Kap. 1.3). Betrachtet man die Entwicklungsaufgaben im Jugendalter, so sind hier die Findung der Identität und der Aufbau des Selbstkonzepts von zentraler Bedeutung (Montada, 1995). Das gilt beispielsweise im Hinblick auf die Religion, die Familienherkunft, moralische Werte und das Geschlecht. In den vorangegangenen Kapiteln wurde bereits deutlich, dass die Herstellung von Geschlecht insbesondere für Jungen und männliche Jugendliche wichtig ist und dass speziell Risikoverhaltensweisen eingesetzt werden, um die Männlichkeit darzustellen (vgl. Kap. 4.2). Dies wird auch von der Tatsache untermauert, dass die meisten Mutproben im Alter von 10 bis 14 Jahren deutlich häufiger von Jungen durchgeführt werden (vgl. Kap. 4.3.2).

Ein zentraler Bestandteil der geplanten Interventionsansätze soll nicht nur die alleinige Vermittlung kognitiver Inhalte oder das konkrete Erleben von Situationen beinhalten. Vielmehr ist eine anschließende Reflexion des Erlebten wichtig. Letztere scheint, wie die Aussagen einiger Interviewpartner untermauern, bei jüngeren Kindern nicht in dem Ausmaß möglich und sinnvoll, wie in der angestrebten Altersgruppe.

Die angeführten Überlegungen verdeutlichen, warum die Altersgruppe für die Interventionsansätze auf Kinder und Jugendliche zwischen 10 und 16 Jahren begrenzt wird.

## **Zusammenfassung Literaturrecherche**

# Zusammenfassende Darstellung zur Erklärung geschlechtsspezifischen Verkehrsverhaltens

## Inhalt

Einleitung	2
1 Grundlagen des Verhaltens	3
1.1 Wahrnehmung und Einschätzung von Situationen	3
1.2 Motorische Leistungsfähigkeit	7
2 Rahmenbedingungen des Verhaltens – Verkehrsmittel und Verkehrsräume	9
3 Ausprägungen des Verhaltens	12
3.1 Aggressives Verhalten	12
3.2 Riskantes Verhalten	14
3.3 Unsicheres Verhalten	18

## Einleitung

Im ersten Kapitel dieses Berichts wurde deutlich, dass Jungen häufiger im Straßenverkehr verunfallen als Mädchen. Die sich daran anschließenden Abschnitte haben versucht, Ursachen für die geschlechtsbezogenen Differenzen darzustellen und Erklärungen zu liefern. Es ist deutlich geworden, dass die Entstehungsbedingungen von Unfällen bzw. die Ursachen des damit zusammenhängenden Verhaltens in verschiedenen Bereichen zu suchen sind. Neben den personenbezogenen Faktoren spielen ebenso Bedingungen aus der Umwelt eine große Rolle. Dies betonen auch SCHLAG und RICHTER (2004, S. 140) in ihrer Aussage „Der Unfall im Kindes- und Jugendalter stellt sich (...) als Resultat vielfältiger personaler sowie situationaler Faktoren dar, die in Wechselbeziehung zueinander stehen.“. Demnach muss unfallrelevantes Verhalten immer als Gesamtprodukt unterschiedlicher Faktoren aus unterschiedlichen Bereichen betrachtet werden. Am Unfallgeschehen sind neben dem psychischen und dem sozialen System auch das physiologische, das biomechanische und das biogenetische System einer Person beteiligt (vgl. Abb. XX). Die genannten Systeme sind wechselseitig miteinander verknüpft und beeinflussen gemeinsam über das Verhalten einer Person ihre Interaktion mit der physikalischen und sozialen Umwelt. Die Umweltbedingungen wiederum beeinflussen ihrerseits die personenbezogenen Bedingungen der unterschiedlichen zuvor genannten Systeme.

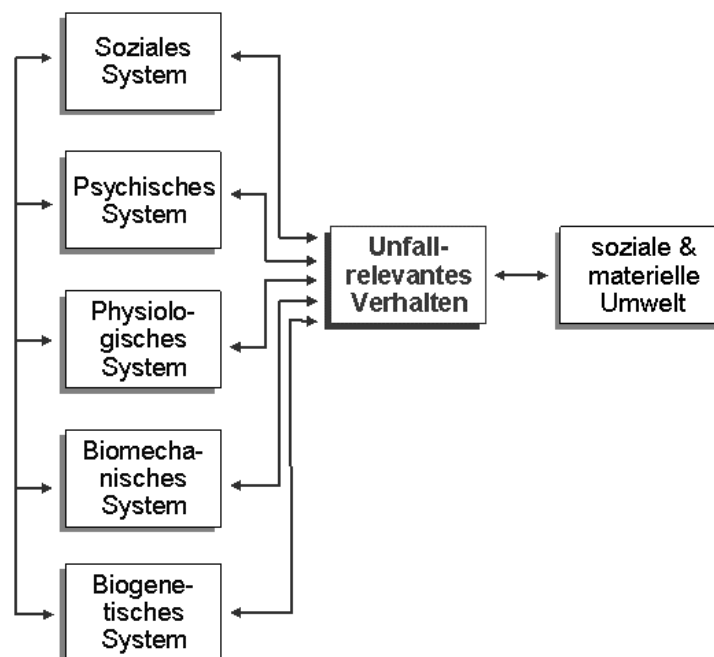


Abb. XX: Unfallrelevantes Verhalten als Konsequenz personaler Systemwechselwirkungen und Bestimmungsfaktor von Umweltinteraktionen.

Es ist wichtig zu berücksichtigen, dass einzelne, bisher im Text angesprochene Themen nicht streng nur einem System zugeordnet werden können, sondern sich in mehreren Bereichen wieder finden. Um Unfallverhalten und speziell in diesem Zusammenhang geschlechtsbezogene Unterschiede verstehen und erklären zu können, ist es daher notwendig, die relevanten einzelnen Themen und deren Zusammenspiel bereichsübergreifend zu betrachten. Dies soll im Folgenden für die Grundlagen und Rahmenbedingungen von Verhalten geschehen sowie für die Verhaltensbereiche, die sich

bei der Literaturanalyse als einerseits zentral für das Unfallgeschehen herausgestellt haben und andererseits eine multidisziplinäre und systemübergreifende Diskussion nahe legen.

## 1 Grundlagen des Verhaltens

Als Grundlage des Verhaltens im Straßenverkehr wird in den beiden folgenden Abschnitten zusammenfassend auf die Wahrnehmung und Einschätzung von Situationen sowie auf die motorische Leistungsfähigkeit eingegangen. Zentral ist dabei eine übersichtliche Darstellung der bisherigen Aussagen im Text und deren ursächliche Beziehungen zum Unfallgeschehen.

### 1.1 Wahrnehmung und Einschätzung von Situationen

Die korrekte Wahrnehmung einer Situation und die weitere kognitive Verarbeitung der aufgenommenen Information ist besonders im Straßenverkehr ein wichtiger das Unfallverhalten beeinflussender Faktor. Bezüglich der unterschiedlichen behandelten Themen im Bereich der Wahrnehmung und Kognition lassen sich nicht durchgängig geschlechtsbezogene Unterschiede feststellen. Im Text wurde bisher deutlich, dass in vereinzelt Bedingungen aber durchaus Differenzen zwischen den Geschlechtern erkennbar sind. Der folgende Abschnitt versucht nun, die im Bereich der Wahrnehmung und Kognition relevanten Faktoren für das Unfallgeschehen bei Jungen und Mädchen übersichtlich zusammenzufassen und die bestehenden Beziehungen zu verdeutlichen.

Betrachtet man die *physiologischen* Bedingungen der visuellen und auditiven Wahrnehmungsentwicklung, so finden sich, bis auf das häufigere Auftreten der Farbsinnstörung bei Jungen, keine bedeutenden geschlechtsbezogenen Unterschiede (FISCHER & COHEN 1978, S. 43f). In dem Alter, in dem Jungen und Mädchen beginnen, aktiv am Straßenverkehr teilzunehmen, sind die Sinnesorgane des visuellen und auditiven Systems genügend entwickelt und funktionstüchtig, um den alltäglichen Anforderungen im Verkehr gerecht zu werden (FISCHER & COHEN 1978, S. 37). Dementsprechend scheinen die Ursachen des Unfallverhaltens von anderen Gegebenheiten abzuhängen.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang neben der Berücksichtigung der biologischen Voraussetzungen des perzeptuellen Systems die Betrachtung der *psychologischen* Komponenten der Wahrnehmungsentwicklung und Informationsverarbeitung. Zu den Bereichen, die im Text behandelt wurden und relevant für die Teilnahme am Straßenverkehr sind, gehören das Entfernungs-, Tiefensehen und die Raumwahrnehmung sowie die Geschwindigkeitswahrnehmung, die Farb-, Form- und Zeichenerkennung und die Verarbeitungsgeschwindigkeit in komplexen Situationen. In den entsprechenden Abschnitten ist deutlich geworden, dass in den unterschiedlichen Bereichen nur vereinzelt geschlechtsbezogene Unterschiede sichtbar sind. So schätzen Mädchen Geschwindigkeiten beispielsweise *höher* ein als Jungen (COHEN & FISCHER, 1982). Weiterhin wurde belegt, dass Jungen die Geschwindigkeit von fahrenden Autos *genauer* einschätzten (SALVATORE 1974). Derartige Ergebnisse lassen sich nicht in Richtung höherer Risikofreudigkeit von Jungen interpretieren, da letztere eine genauere und somit angemessenere Einschätzung der Situation zeigen. Die Überschätzung von Fahrzeuggeschwindigkeiten kann bei Mädchen



andererseits die Ursache von (über-)vorsichtigem Verhalten sein. Problematisch ist außerdem, dass Kinder die Schnelligkeit eines Fahrzeugs häufig mit dessen Art bzw. Funktion in Verbindung bringen, was zu Fehleinschätzungen führen kann (COHEN & FISCHER, 1982; SCHERER 1994).

Für das auditive System berichtet eine Studie nur in bestimmten Alterstufen geschlechtsbezogene Unterschiede und dies teils zugunsten der Jungen und teils zugunsten der Mädchen (FISCHER und COHEN 1978, S. 172ff). Bei der Erkennung von symbolischen Verkehrszeichen weisen Jungen ab dem Kindergartenalter bessere Werte auf als Mädchen (KANY, FRITZ & LEPPERT 1996). Weiterhin scheinen Jungen im zweiten und dritten Schuljahr Vorteile bei der Differenzierung zwischen wichtigen und unwichtigen Reizen zu haben (FISCHER & COHEN 1978, S. 94f). Diese relevanzabhängige Reizauswahl ist besonders in komplexen (Verkehrs-) Situationen von Bedeutung (ELLINGHAUS & STEINBRECHER 1996, S. 44). Keine bedeutenden Unterschiede ergaben sich beim Entfernungsehen (MACCOBY & JACKLIN 1974, S. 27f). Hinzuzufügen ist, dass das Tiefsehen bei Jungen und Mädchen gleichermaßen erst ab dem 9. Lebensjahr voll entwickelt ist, was für jüngere Kinder eine Einschränkung des Entfernungsschätzens mit sich bringt (SCHERER 1994).

Es kann somit für die psychologischen Bedingungen der Informationsverarbeitung gesagt werden, dass einzelne Untersuchungen zwar teilweise für geschlechtsbezogene Differenzen in diesem Bereich sprechen, jedoch lassen sich diese Unterschiede nicht einheitlich zusammenfassen, sondern sind vom jeweiligen Untersuchungsbereich sowie von den gemachten Erfahrungen und somit auch vom Alter der Kinder abhängig. Keinesfalls zeigen sich jedoch Belege für eine höhere Unfallgefährdung von Jungen, da relevante Bedingungen bei Jungen eher besser ausgeprägt sind als bei Mädchen. Dieses Ergebnis könnte lediglich in einer Lesart mit höherer Unfallneigung bei Jungen in Verbindung stehen. So ist es denkbar, dass die von den Jungen selbst wahrgenommenen guten Fähigkeiten im Bereich der Wahrnehmung und Einschätzung einer Situation sie dazu führt, schwierigere und somit objektiv riskantere Situationen einzugehen.

Neben den geschilderten, direkt mit der Informationsverarbeitung zusammenhängenden Prozessen spielen auch weitere kognitive Faktoren im *psychologischen* System einer Person für das Unfallverhalten eine Rolle. Die kognitive Entwicklung im Kindesalter verläuft in Stufen (MONTADA 1995), was auch für die Entwicklung des Gefahrenbewusstseins zutrifft (LIMBOURG 1995 S. 48f, 1997a, 1997b). Generell muss man davon ausgehen, dass besonders Kinder im Vorschulalter sich nur schwer in die Perspektive anderer hineinversetzen können, was eine Gefahr im Straßenverkehr darstellt (LIMBOURG 1995, S. 62; GÜNTHER & LIMBOURG 1976, S. 47f; BLENDERMANN 1987). In dieser Altersgruppe fällt auch auf, dass Mädchen und Jungen sich leicht ablenken lassen. Die Aufmerksamkeits- und Konzentrationsfähigkeit ist erst ungefähr ab dem 14. Lebensjahr mit den Leistungen eines Erwachsenen vergleichbar (LIMBOURG 1995, S. 60). Aufgrund der noch nicht vorhandenen Fähigkeit zum abstrakten Denken von Kindern im Grundschulalter muss auch die Verkehrserziehung dieses Alters im realen Verkehr stattfinden (LIMBOURG 1995, S. 67).

In der Literatur gibt es Hinweise auf geschlechtsbezogene Unterschiede in diesen Entwicklungsverläufen (vgl. BLOWS 2003; BISCHOF-KÖHLER 2002, S. 238; CULP & HESS 2001, S. 50; KASTEN 1986; ROST 1978). So fällt beispielsweise auf, dass Mädchen in bestimmten Alterstufen deutlich bessere Konzentrationsleistungen und verbale Fähigkeiten aufweisen als Jungen und sich im Kindergartenalter eher in die Lage eines anderen hineinversetzen können (höhere soziale Kognition). Demgegenüber sind Jungen Mädchen in den visuell-räumlichen Fähigkeiten und ca. ab dem elften Lebensjahr im mathematisch-analytischen Denken überlegen. Außerdem scheinen sie im Grundschulalter im Vergleich zu Mädchen eher die Fähigkeit der rationalen Perspektivenübernahme zu besitzen. Es gilt also, dass in den Untersuchungen zu einzelnen kognitiven Fähigkeiten alters- und fähigkeitsspezifische Geschlechtsunterschiede festzustellen sind. Insbesondere die unterschiedliche Ausprägung des Faktors Konzentration könnte in Verbindung mit unterschiedlichen Unfallhäufigkeiten zwischen den Geschlechtern stehen. Verkehrssituationen erfordern aufgrund ihrer komplexen Struktur zumeist hohe Konzentrationsleistungen. So ist es demzufolge denkbar, dass Jungen zwar in einfachen kognitiven Testsituationen gut oder sogar besser abschneiden als Mädchen, dass jedoch andererseits bei komplexen Anforderungen und Mehrfahrhandlungen die bessere Konzentrationsleistung von Mädchen ein unfallprotektiver Faktor ist. Schließlich wirkt sich die bessere Konzentration auch in verkehrserzieherischen Programmen aus, in denen möglicherweise Mädchen demzufolge bessere Lernerfolge aufweisen als Jungen (eine Vermutung, der bislang in keiner Untersuchung nachgegangen wurde).

Betrachtet man speziell die Ausbildung des Gefahrenbewusstseins, so scheint die Entwicklung vom jeweiligen Lebensbereich abhängig zu sein. Für den Straßenverkehr gilt, dass Kinder erst mit 9 bis 10 Jahren Gefahren vorausschauend erkennen und vorbeugende Maßnahmen planen und ergreifen können (LIMBOURG 1997a). Unterschiede zwischen den Geschlechtern werden diesbezüglich nicht einheitlich von empirischen Belegen gestützt. Im Text wurde darauf hingewiesen, dass allein die Fähigkeit, Gefahren erkennen und vorbeugende Maßnahmen ergreifen zu können, nicht bedeutet, dass eine Person das Wissen in konkretes Verhalten übersetzt (LIMBOURG, 1995, S. 56). Für den gesamten Abschnitt gilt, dass auftauchende Defizite häufig nicht nur für das eine oder das andere Geschlecht zutreffen.

Im Hinblick auf das *biogenetische* System einer Person finden sich in der Literatur Hinweise darauf, dass auch kognitive Kompetenzen vererbt werden. Dies scheint beispielsweise für den Umgang mit Umweltreizen und somit das Lernen zu gelten. Autoren wie PLOMIN (1999) gehen davon aus, dass der Erblichkeitsanteil kognitiver Kompetenzen im Verlauf der Entwicklung von 20% (frühe Kindheit) über 40% (Kindheit) bis auf 60% (späteres Alter) ansteigt. Zudem scheint der Einfluss der Erblichkeit bei Jungen größer als bei Mädchen zu sein, wobei die Ausprägung einzelner Gene jedoch kaum mehr als 1% der Varianz an kognitiven Kompetenzen erklären kann – eine Erkenntnis, die die Möglichkeiten dieses Erklärungsansatzes, auch in Hinsicht auf eine neurobiologische Fundierung von Unfallhäufigkeiten, stark limitiert.

Trotzdem kann davon ausgegangen werden, dass zumindest in gewissen Teilbereichen und Anteilen geschlechtsbezogene Verhaltensunterschiede mit unterschiedlichen Abläufen bestimmter Prozesse im Gehirn im Zusammenhang stehen, was beispielsweise für die Ansprechbarkeit des Belohnungssystems, für die Sensitivität bezüglich pharmakologischer Wirkstoffe und Suchtmittel oder für verschiedene Stoffwechselaktivitäten sowie für kognitive Problemlösestrategien gültig sein könnte (POGUN 2001; vgl. auch KIMURA, 1992b). Insbesondere hier, das heißt in der unterschiedlichen Arbeitsweise emotional-motivationaler Hirnzentren (z.B. limbisches System) könnten neurobiologische Fundamente unterschiedlicher Risikobereitschaft zwischen Jungen und Mädchen (vgl. hierzu auch den Abschnitt weiter unten) liegen. Derartige Überlegungen sind jedoch bislang nicht empirisch geprüft.

Die geschlechtsbezogenen Unterschiede der anatomischen Ausprägungen des Gehirns scheinen zum einen hormonell bedingt zu sein (vgl. KIMURA, 1992a), zum anderen gibt es möglicherweise aber auch direkte genetische Wirkungsprozesse (vgl. auch BEYER, KOLBINGER, FROEGLICH, PILGRIM & REISERT, 1992). Für eine grundsätzliche *biologische* Einflussnahme auf Geschlechtsunterschiede des Verhaltens sprechen die Befunde bezüglich der Lateralisation des Gehirns, die im Einklang mit den weiter oben angesprochenen Unterschieden zwischen Mädchen und Jungen im kognitiven Bereich stehen: Beim männlichen Geschlecht scheint die rechte Hemisphäre, verantwortlich für nicht verbale z.B. raumbezogene Fähigkeiten, stärker lateralisiert (BISCHOF-KÖHLER 2002, S. 240; BIRBAUMER & SCHMIDT 1991, S. 624f), was nach dem derzeitigen Stand der Literatur als gesichert gilt. Bereits bei männlichen Föten wurde eine stärkere morphologische Ausgestaltung der rechten Hemisphäre nachgewiesen (vgl. BISCHOF-KÖHLER 2002, S. 241f). Die linke Hälfte ist unter anderem für alle sprachgebundenen Leistungen verantwortlich (BIRBAUMER & SCHMIDT 1991, S. 624f). Beim weiblichen Geschlecht wirken beide Hemisphären bei der Steuerung unterschiedlicher Aktivitäten in der Regel zusammen (BISCHOF-KÖHLER 2002, S. 240). Gerade letzteres könnte im Sinne einer synergistischen Arbeitsweise beider Hirnhälften die besseren Konzentrationsleistungen von Mädchen aus neurobiologischer Sicht verständlich machen.

Insgesamt scheinen die angeführten biologischen Gegebenheiten einen mehr oder weniger großen Einfluss auf kognitive Kompetenzen zu haben, die wiederum mit dem Verkehrsverhalten in Verbindung stehen.

Zusammenfassend kann somit festgehalten werden, dass die in diesem Kapitel dokumentierten Unterschiede zwischen den Geschlechtern zwar grundsätzlich mit biologischen Bedingungen verknüpft sein können, dass jedoch biologische Faktoren höchstwahrscheinlich eher einen mittelbaren Effekt ausüben. Direktere Einflüsse auf das Wahrnehmungsverhalten im Verkehr sind nur durch vereinzelte psychologische Faktoren sowie durch Sozialisations-, Entwicklungs- und Lernprozesse zu erwarten:

1. Die biologische Entwicklung des visuellen und des auditiven Systems scheint für die erhöhte Unfallgefährdung von Jungen nicht verantwortlich zu sein.

2. Viele psychologische Faktoren der Wahrnehmung bzw. Informationsverarbeitung spielen im Unfallverhalten keine geschlechtsbezogene Rolle. Die angeführten Einschränkungen gelten vielmehr häufig für Jungen und Mädchen gleichermaßen.
3. Einige wenige kognitive Kompetenzbereiche zeigen jedoch geschlechtsbezogene Unterschiede. Im Rahmen einer erhöhten Unfallgefährdung bei Jungen muss hier insbesondere die schlechtere Konzentrationsfähigkeit genannt werden.
4. Für geschlechtsbezogene Unterschiede im kognitiven Bereich scheinen biologische bzw. biogenetische Faktoren nur in einem sehr geringen Ausmaß ausschlaggebend zu sein.
5. Sozialisationsbedingungen beeinflussen die Entwicklung der Wahrnehmung sowie die Ausbildung einzelner kognitiver Fähigkeiten.

Für die Unfallprävention und Verkehrserziehung gilt:

1. Besonders zu berücksichtigen sind unabhängig vom Geschlecht die gegebenen Grenzen der Wahrnehmung und der kognitiven Fähigkeiten, die auf Jungen und Mädchen gleichermaßen zutreffen.
2. Die adäquate Einschätzungsfähigkeit der eigenen Kompetenzen ist für Jungen und Mädchen ein entscheidendes Lernziel im Bereich der kindlichen Verkehrserziehung.
3. Hinsichtlich geschlechtsbezogener Differenzen muss Verkehrserziehung insbesondere die grundsätzlich schlechteren Konzentrationsleistungen von Jungen berücksichtigen. Hierzu gehört insbesondere das Verkehrstraining für Jungen in langandauernden (Vigilanz) und komplexen Situationen.

## 1.2 Motorische Leistungsfähigkeit

Für die sichere Teilnahme am Straßenverkehr sind bestimmte motorische Fähigkeiten unerlässlich. In den vorangegangenen Kapiteln des Textes war erkennbar, dass es auch im Bereich der Motorik und des Bewegungsverhaltens geschlechtsbezogene Unterschiede gibt. Daher wird im Folgenden versucht, die themenrelevanten Inhalte übersichtlich zusammenzufassen und deren Beziehung zum Unfallverhalten darzustellen.

Im Zusammenhang mit dem Bewegungsverhalten müssen insbesondere das *biomechanische* und das *psychische* System einer Person und somit deren psychomotorische Fähigkeiten näher betrachtet werden. Es wurde beschrieben, dass Kinder beiderlei Geschlechts im Hinblick auf ihr motorisches Leistungsvermögen bereits im Vorschulalter fähig sind, am Straßenverkehr als Fußgänger/innen teilzunehmen (LIMBOURG 1995, S. 71). Für den Bereich des Fahrradfahrens gilt, dass schon Achtjährige ihr Fahrrad gut beherrschen können, obwohl diese Fähigkeit erst mit etwa 13 bis 14 Jahren vollständig entwickelt ist (LIMBOURG 1995, S. 71). Für die Erklärung von Unfallverhalten bedeutet das, dass sich Gefahren für Kinder im Straßenverkehr weniger aufgrund reifebedingter motorischer Mängel ergeben, sondern vielmehr aufgrund mangelnder Fahrpraxis oder aufgrund psychologischer Defizite im Bereich der Wahrnehmung oder der Konzentrationsfähigkeit (LIMBOURG 1995, S. 71). Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass

Jungen häufiger aufgrund von Bewegungs-, Wahrnehmungs- und Verhaltensauffälligkeiten in psychomotorischen Fördergruppen anzutreffen sind als Mädchen (NEUWIRTH 1996). Insbesondere das Krankheitsbild der Hyperaktivität, was oft im Zusammenhang mit erhöhter Unfallneigung genannt wird (HOLTE 2004), findet sich deutlich öfter bei Jungen (MÖLLER, LAUX, DEISTER 1996, S. 411).

Ein besonderes Problem stellt die geringe Körpergröße von Kindern dar, die den Verkehr aus einer ungünstigeren Perspektive erleben (BASNER & DE MARÉES 1993, S. 21; MÜLLER-LUEKEN, 1972). Die genannten Aspekte gelten für Jungen und Mädchen im Grundschulalter gleichermaßen und erklären somit nicht die höhere Unfallgefahr von Jungen. Geschlechtsunterschiede zeigen sich in der Motorik insofern, als Jungen bei solchen Leistungen besser abschneiden, bei denen Kraft eine Rolle spielt, wohingegen sich Unterschiede zugunsten der Mädchen bei Bewegungen zeigen, wo Rhythmus oder Bewegungsgenauigkeit wichtig sind (ARBINGER 1995; BÖS 1994). Es ist weiterhin davon auszugehen, dass Kinder ihre körperlichen Kompetenzen in starkem Ausmaß anhand einfach wahrzunehmender Kriterien (Kraft, Schnelligkeit) abschätzen, während komplexere Parameter (Koordination, Bewegungsgenauigkeit) schwerer einzuschätzen sind. Demzufolge ist es wahrscheinlich, dass Jungen ihre allgemeine Handlungskompetenz aufgrund der beschriebenen Bedingungen höher einschätzen als Mädchen, und hierbei unfallprotektive Fähigkeiten wie Bewegungsgenauigkeit und Bewegungskoordination nicht berücksichtigt werden. Erneut wird deutlich, dass weniger die einfache Negativ- oder Positivsymptomatik das Unfallverhalten beeinflusst, sondern die situationsabhängige Bewertung von Person- und Umweltbedingungen.

Aus einer physiologischen Perspektive heraus ist auch der Faktor Reaktionszeit ein Ansatzpunkt geschlechtsspezifischer Unfallhäufigkeiten: Generell gilt, dass die Reaktionsschnelligkeit sich mit steigendem Lebensalter verbessert und dass Personen schneller auf auditive als auf visuelle Signale reagieren (FISCHER & COHEN 1978, S. 194f). In einer Untersuchungssituation bei Kindern im Alter von fünf bis zwölf Jahren ergaben sich hierbei Hinweise auf ein besseres Abschneiden der Jungen in einer Versuchsbedingung, in der die Probanden entweder auf ein auditives oder visuelles Signal eine Reaktion zeigen sollten (FISCHER & COHEN 1978, S. 194f). Jungen scheinen also in schlecht antizipierbaren Situationen – wie sie im Verkehr häufig auftreten – schneller reagieren zu können als Mädchen. Auch im weiteren Alter (ab 12 Jahre) zeigen Mädchen im Gegensatz zu Jungen eine etwas langsamere Reaktionszeit (KROMBHOLZ 1988, S. 60). Einschränkend sollte jedoch berücksichtigt werden, dass im Straßenverkehr nicht nur die Schnelligkeit, sondern auch die Angemessenheit einer Reaktion entscheidend ist.

Insgesamt gilt, dass sich bei der Beschreibung der Entwicklung der motorischen Fähigkeiten deutliche Unterschiede zwischen den Geschlechtern erst ab der Pubertät zeigen. Die Unterschiede im Grundschulalter scheinen zum großen Teil umwelt- und erfahrungsbedingt zu sein und weniger das Ergebnis körperlicher Reifung. Dementsprechend spielen hier auch das *soziale* System einer Person und die sonstigen Umweltgegebenheiten eine große Rolle. Das gilt teilweise auch für die in der Pubertät auftauchenden Differenzen, wobei hier neben Erfahrung und Lernen auch körperlichen Reifeprozessen ein entscheidender Einfluss

zugeschrieben wird. Zur Erklärung von Unfallverhalten muss demnach im Hinblick auf motorische Fähigkeiten auch das soziale System einer Person und insbesondere hiermit verbunden Lern- und Erfahrungsgelegenheiten berücksichtigt werden.

Zusammenfassend:

1. In einzelnen motorischen Bedingungen (Kraft, Bewegungsgenauigkeit) sind Unterschiede zwischen den Geschlechtern zu beobachten.
2. Die geschlechtsorientierten Unterschiede im Bereich motorischer Bedingungen sind kaum hinreichend zur Erklärung unterschiedlicher Unfallzahlen von Jungen und Mädchen. Sie erhalten ihre Bedeutsamkeit lediglich im Zusammenhang mit psychologischen Faktoren, insbesondere der Bewertung eigener Bewegungskompetenz sowie additiv wirksamen psychischen Kompetenzen (Wahrnehmung, Konzentration).
3. Mitentscheidend für die zuvor genannten Aspekte sind Lern- und Erfahrungsprozesse, die in starkem Ausmaß mit sozial geprägten Entwicklungsbedingungen korrelieren.

Für die Verkehrserziehung ist es notwendig, das Folgende zu berücksichtigen:

1. Trainieren und Üben motorischer Kompetenzen in den Zusammenhang mit der realistischen Eigenwahrnehmung und Einschätzungsfähigkeit von Kindern und Jugendlichen bringen.
2. Schwerpunkte motorisch orientierter Verkehrserziehung auf die komplexe Einbettung von Bewegungsübungen in einen konzentrations-, aufmerksamkeits- und wahrnehmungsbezogenen Kontext setzen (dies vor allem bei Jungen).
3. Sozial geprägte Entwicklungsbedingungen (Spielverhalten, Sport- und Bewegungsaktivität) thematisieren und in einem möglichen Rahmen mitbeeinflussen.

## **2 Rahmenbedingungen des Verhaltens – Verkehrsmittel und Verkehrsräume**

Die Mobilität von Kindern und Jugendlichen stellt bei der Betrachtung unfallrelevanter Faktoren Schwerpunkt der Unfallforschung dar. Zentral sind in diesem Bereich Themen wie die Nutzung von Außenräumen oder die Aneignung von Raum und die Wahl und Nutzungsbedingungen von Verkehrsmitteln. Wie der bisherige Text gezeigt hat, werden in einigen dieser Gebiete geschlechtsbezogene Unterschiede deutlich. Im Folgenden wird versucht, die in den bisherigen Kapiteln auftauchenden für die Mobilität wichtigen Aspekte zusammenzufassen und deren Beziehung zum Unfallgeschehen bei Jungen und Mädchen genauer zu betrachten.

Hinsichtlich der *Nutzung von Außenräumen* durch Kinder und Jugendliche in ihrer Freizeit variieren die zeitlichen Angaben in den unterschiedlichen Statistiken sehr stark, je nachdem, welche Aktivitäten und Wege berücksichtigt werden. Für bis 12-Jährige schwanken die Zahlen von durchschnittlich 80 Minuten bis 216 Minuten (Werktag) draußen verbrachter Zeit (vgl. KLEINE 2003, S. 56ff; BLINKERT 1997, S. 38f, 1993, S. 127). Geschlechtsbezogene Differenzen ergeben sich bezüglich der Art des Außenraumes. Jungen und Mädchen halten

sich im privaten Außenraum (z. B. Garten) ungefähr gleich häufig auf, wobei einige Untersuchungen dafür sprechen, dass Jungen etwas mehr Zeit in diesem Bereich verbringen (vgl. KLEINE 2003, S. 54f; FUNK & FASSMANN 2002, S. 126; NISSEN 1992, S. 145f). Die häufigere Frequentierung der Jungen gilt auch für den Aufenthalt im Verkehrsraum sowie im öffentlichen (Spiel-) Raum (vgl. KLEINE 2003, S. 54f; FUNK & FASSMANN 2002, S. 126; NISSEN 1992, S. 145f). Jungen halten sich demnach insgesamt häufiger als Mädchen außerhalb des unmittelbaren Wohnraums auf, was auch unabhängig vom Wohnorttyp zu beobachten ist (vgl. KLEINE 2003, S. 80; FLADE/KUSTOR 1996, S. 26). Allein diese Beobachtung muss bei der Bewertung höherer Unfallzahlen von Jungen gegenüber Mädchen unbedingt Berücksichtigung finden, da eine höhere Aufenthaltswahrscheinlichkeit in kritischen Verkehrsräumen mit einer höheren Gefahrenexposition und hierdurch mit einer höheren Unfallgefährdung verbunden ist.

Im Hinblick auf die Alterstruktur gilt, dass sich die Aktivitäten von Kindern mit zunehmendem Alter insgesamt verlagern, weg vom privaten Außenraum und von den für Kinder vorgesehenen Spielplätzen in der Nähe des Elternhauses hin zum Verkehrsraum und in die Städte hinein sowie auf Sportplätze, die zumeist weiter von zu Hause entfernt liegen als die Kinderspielplätze (FUNK & FASSMANN 2002, S. 125). Hinsichtlich der nun vermehrt notwendigen Verkehrsmittelnutzung von Kindern und Jugendlichen zeigt sich, dass bei den Kindern das zu Fuß Gehen dominiert, wobei die Bedeutung des Fahrrads im Verlauf der Kindheit zunimmt (FUNK & FASSMANN 2002, S. 226). Mit zunehmendem Alter werden Kinder weniger im PKW mitgenommen; der öffentliche Verkehr wird insgesamt wenig genutzt. Im Vergleich der Geschlechter ist hier zu erkennen, dass Mädchen etwas mehr zu Fuß gehen als Jungen und Jungen häufiger Fahrrad fahren als Mädchen (vgl. KRAUSE 2003, S. 99; FUNK & FASSMANN 2002, S. 226; DÜRHOLOT & PFEIFFER 1999, S. 35; KLEINE 1999, S. 113f; FLADE & KUSTOR 1996, S. 27f; HAUTZINGER et al. 1996, S. 21; LIPSKI 1996, S. 357; NISSEN 1992, S. 155; NISSEN & DE RIJKE 1992, S. 38). Ferner nutzen Jungen das Fahrrad im Gegensatz zu Mädchen nicht nur als Fortbewegungsmittel, sondern auch als Sportgerät (vgl. NISSEN 1998, S. 187). Die Nutzung der Verkehrsmittel in der Kindheit setzt sich im Jugendalter fort. Später kommen allerdings noch motorisierte Zweiräder dazu, die, ähnlich wie das Fahrrad, eher von Jungen gefahren werden (vgl. FLADE et al. 2003, S. 128f; FUNK & FASSMANN 2002, S. 226; RABE et al. 2002, S. 151f; SCHOLL 2002, S. 194f; FLADE et al. 2000, S. 447; DÜRHOLOT & PFEIFFER 1999, S. 35; HAUTZINGER et al. 1996, S. 21f; ZIPPEL 1990, S. 102f). Auch die stärkere Nutzung des Fahrrades (und später des motorisierten Zweirades) sprechen für höhere Gefahrenexposition und hiermit für eine stärkere Unfallgefährdung des männlichen Geschlechts schon im Kindesalter. Gleichzeitig muss kritisch darauf hingewiesen werden, dass nicht die Gefahrenexposition als solche, sondern der Umgang und die Bewältigungskompetenz in Gefahrensituationen der eigentliche Unfallfaktor ist. So ist davon auszugehen, dass Jungen aufgrund höherer Übung bessere Kompetenzen beispielsweise im Umgang mit dem Fahrrad haben. Auch hier stellt sich also die Erklärung von Unfallverhalten als komplexes Produkt aus tatsächlicher Kompetenz, wahrgenommener Kompetenz und vorliegender umwelt- und aufgabeorientierter Gefahrenbedingung dar.

Weiterhin müssen die genannten Faktoren in einen entwicklungsorientierten Kontext eingebettet werden. Die Aneignung von Raum ist für die *soziale Entwicklung*, insbesondere die *Identitätsentwicklung*, von Kindern von hoher Bedeutung. Hier werden (teils erziehungsbedingte) Unterschiede zwischen Jungen und Mädchen ersichtlich. Jungen werden motorisch intensiver gefördert und zu raumgreifenden und explorativen Aktivitäten angeregt (vgl. BAUR 1989, S. 202; BILDEN 1991, S. 284). Mädchen dagegen sind häufiger in die Haushaltsarbeit einbezogen und haben so auch weniger Zeit, sich mit der außerhäuslichen Umwelt auseinander zu setzen (vgl. SCHÖN 1999, S. 63f; TILLMANN 1992, S. 44f; NOLTEERNSTING 1998, S. 67; MÜLLER-HEISRATH & KÜCKMANN-METSCHIES 1998, S. 61). Eine Einflussnahme auf Prozesse der Mobilität ist daher immer auch mit der Berücksichtigung derartiger sozialer und entwicklungsorientierter Faktoren verbunden.

Höhere Unfallraten lassen sich jedoch nicht monokausal auf Mobilitätsbedingungen zurückführen. So fällt auf, dass Jungen häufiger mit dem Fahrrad verunglücken, als es die höhere Fahrradnutzung durch die Jungen erwarten lässt. Noch deutlicher ist der Unterschied der Wahrscheinlichkeit eines Verkehrsunfalls, wenn man sich Unfälle als Fußgänger/innen betrachtet. Hier wird deutlich, dass die zuvor genannten Prozesse, vor allem aber auch die in den nächsten Abschnitten erörterten Abläufe von aggressivem, riskanten und unsicheren Verhalten in Zusammenhang mit unterschiedlichen Gefahrenexpositionen die eigentlichen Unfallgründe darstellen.

Wie komplex die Erklärungsgefüge sich darstellen können zeigt auch folgendes Beispiel: Ab einem Alter von ca. 13 Jahren sind mehr weibliche als männliche Jugendliche als Beifahrer/innen bei Unfällen beteiligt, und dies obwohl sich keine Geschlechterunterschiede bei der Anzahl der Mitfahrer/innen im PKW zeigen. Erklären könnte dies der höhere Anteil an jugendlichen Mädchen, die als PKW-Mitfahrerinnen mit jungen Fahranfängern fahren, welche nachweislich relativ häufig im Vergleich zu anderen Gruppen von PKW-Fahrern und -Fahrerinnen verunglücken. Möglich wäre andererseits jedoch auch der Effekt eines risikoassoziierten Imponiergehabes männlicher adoleszenter Fahranfänger im Beisein von Mädchen oder jungen Frauen. Auch hier wird erneut das Phänomen erst durch die Verbindung augenscheinlicher Gegebenheiten (Unerfahrenheit als Fahranfänger; eventueller Alkoholkonsum; nächtliches Fahren) mit psychologischen oder sozialen Faktoren (Geltungsbedürfnis, Imponiergehabe, Rollenverständnis) angemessen erklärbar.

Zusammenfassend:

1. Jungen halten sich häufiger in gefährdungsassoziierten Räumen auf und nutzen mit dem Fahrrad auch häufiger ein gefährdungsassoziiertes Verkehrsmittel. Diese Tatsache klärt jedoch die Varianz der Unfallbeteiligung von Jungen und Mädchen nicht auf.
2. Mobilität ist in erster Linie ein deskriptives Maß, welches seine Kausalität zum Unfallgeschehen erst in Verbindung mit motorischen (z.B. Fahrkompetenz), psychischen (Aggressivität, Einschätzungsfähigkeit) sowie sozialen Bedingungen (Rollenzuschreibung, Erziehung) erhält.

Für die Verkehrserziehung ist es notwendig, das Folgende zu berücksichtigen:



1. Verkehrserziehung muss sich an den vorliegenden Mobilitätsbedingungen orientieren. So sollten Schwerpunkte bei Jungen auf der Einschätzung kritischer Verkehrssituationen mit dem Fahrrad liegen.
2. Nachteile im Bereich der Erfahrung und Übung mit bestimmten Verkehrsmitteln und Verkehrsräumen (z.B. Mädchen: Fahrrad) sollten durch Verkehrserziehung in spezifischer Weise ausgeglichen werden.
3. Bedingungen des Vermittelns und Übens sollten, wo immer möglich, die Reflexion von Situationen aus der eigenen Perspektive zur Optimierung der Einschätzung der Gesamtsituation (Person – Umwelt) sein.

### 3 Ausprägungen des Verhaltens

Als zentral für das Unfallgeschehen haben sich bei der Literaturrecherche die Bereiche aggressives, riskantes und unsicheres Verhalten herausgestellt. Die drei Verhaltensausrprägungen werden daher in den folgenden Abschnitten multidisziplinär und systemübergreifend diskutiert.

#### 3.1 Aggressives Verhalten

Ein für das geschlechtsorientierte Unfallverhalten von Kindern und Jugendlichen relevanter Verhaltensbereich ist das Aggressivitätsverhalten. Verschiedene Autoren und Autorinnen verweisen darauf, dass aggressives Verhalten mit erhöhter Unfallgefahr in Verbindung steht (vgl. BIJUR, STEWART-BROWN & BUTLER 1986; MANHEIMER & MELLINGER 1967). Aggressivität ist somit verbunden mit spezifischen Verhaltenstendenzen, die die Wahrnehmung und Bewertung einer Situation so verändern, dass sie zu riskanteren Verhaltensweisen führt. Aus *psychologischer Sicht* ist aggressives Verhalten meist zweckgebunden und wird eingesetzt, um andere Personen direkt oder indirekt zu schädigen (PETERMANN, 1995). Auch dies kann in Verkehrssituationen dann zum tragen kommen, wenn andere Verkehrsteilnehmer/innen bewusst behindert oder gefährdet werden. Im Kindesalter ist jedoch von derartigen Zusammenhängen weniger auszugehen.

Aggression kann entweder ein relativ stabiles Merkmal einer Person sein und somit als habituelles Verhalten auftreten oder in hohem Maß durch die Situation beeinflusst werden. Die bestehenden Studien betrachten und erfassen Aggressivität eher als stabiles Merkmal, das heißt erfassen Aggressivität als Eigenschaft einer Person weitgehend ohne Berücksichtigung situativer Bedingungen. Studien, die die Geschlechterperspektive einnehmen, betonen, dass Jungen schon früh in der kindlichen Entwicklung häufiger als dominant oder aggressiv eingeschätzt werden als Mädchen (CULP & HESS, 2001; WARSCHBURGER & PETERMANN, 1994). Im Zusammenhang mit Unfällen schätzen betreuende Personen verunfallte Kinder zudem als aggressiver ein als nicht verunfallte – dies betrifft insbesondere verunfallte Jungen (MANHEIMER & MELLINGER 1967).

Die Ursachen für Unterschiede in der Ausprägung aggressiver Verhaltensweisen zwischen Jungen und Mädchen werden u.a. in *biogenetischen Bedingungen* gesucht. Vereinzelt Untersuchungen geben Hinweise auf eine genetische Disposition aggressiven Verhaltens. In

der Darstellung von BRUNNER, NELEN, BREAKEFIELD, ROPERS und VAN OOST (1993) betrifft dies Aggressivität und inadäquates Verhalten in stressreichen Situationen. Dieses Ergebnis zeigt die Bedeutsamkeit der Variable Aggressivität insbesondere in kritischen und daher potenziell stressinduzierenden Verkehrssituationen.

Diese psycho-genetischen Zusammenhänge sind jedoch zumeist über eine genetisch bedingte Störung im Hormonhaushalt zu erklären. Daher scheint der *physiologische Faktor*, insbesondere der Hormonhaushalt, aus biologischer Sicht einen deutlichen Einfluss auf aggressives Verhalten zu haben (COLLAER & HINES 1995). In Tierforschungen konnte diesbezüglich häufig der Nachweis erbracht werden, dass die Gabe von Hormonen in den sensiblen Entwicklungsphasen des Gehirns zu aggressiveren Verhaltensweisen führt, was sich beispielsweise bei Drohhandlungen und im Raufverhalten zeigte (WILLIAMS & MECK 1991, COLLAER & HINES 1995). Umgekehrt kann die Gabe von bestimmten Hormonen aber auch aggressives Verhalten verringern und soziale Akzeptanz erhöhen (CHOLERIS, GUSTAFSSON, KORACH; MUGLIA, PFAFF, OGAWA 2003). Der Übertrag dieser Tierstudien auf den Menschen wird insgesamt eher vorsichtig diskutiert – wobei der hormonelle Einfluss auf aggressives Verhalten weitgehend unbestritten ist.

Einige Autoren verweisen auf die Auswirkung von Umweltgegebenheiten auf die Aggressionseffekte von Hormonen. Hier werden geschlechtsbezogene Unterschiede gesehen, wobei angenommen wird, dass bei Mädchen im Vergleich zu Jungen eine höhere Auswirkung von Umwelteinflüssen auf Hormoneffekte bestehen (HUZIAK, RUDIGER, NEALE, HEATH & TODD 2000; vgl. auch HUDZIAK, VAN BEIJSTERVELDT, BARTELS, RIETVELD, RETTEW, DERKS & BOOMSMA 2003). Diese Hinweise auf einen moderierenden Einfluss von Entwicklungs- und Umweltfaktoren auf hormonelle Effekte in Richtung Aggressivität deuten auf die Signifikanz des sozialen Systems hin, die in der Sozialisationsforschung bestätigt wird. Betrachtet man die Sozialisationsbedingungen einer Person, so spielen im Zusammenhang mit Aggression speziell die unterschiedlichen gesellschaftlichen Erwartungen, die an Jungen und Mädchen gestellt werden, eine große Rolle. Aggressive Handlungen werden bei Jungen eher geduldet als bei Mädchen (vgl. BILDEN 1991, S. 281f; RENDTORFF 1993, S. 72). Das bedeutet, dass die von der biologischen Seite ohnehin schon gegebene Tendenz zu aggressivem Verhalten bei Jungen von der Gesellschaft unterstützt und somit entsprechendes Verhalten eher gefördert wird. In jüngster Zeit deuten sogar Studien diese Interaktion zwischen biogenetischen (bzw. hormonellen) Faktoren und sozialen Einflüssen an. So diskutieren CASPI, MCCLAY, MOFFITT, MILL, MARTIN, CRAIG, TAYLOR und POULTON (2002) bestimmte Hormonaktivitäten als einen protektiven Faktor gegen die Ausbildung gewaltbereiter Verhaltenszüge unter ungünstigen Sozialbedingungen.

Zusammengefasst:

1. Aggressives Verhalten scheint mit einer höheren Unfallneigung zu korrespondieren. Die Kausalität dieser Verknüpfung kann jedoch aufgrund der vorliegenden Studien nicht eindeutig beschrieben werden.
2. Durch biogenetische insbesondere hormonelle Ausgangs- und Entwicklungslagen besteht bei Jungen bereits früh eine größere Neigung zu aggressivem Verhalten.

3. Biogenetische Auswirkungen auf Aggressivität werden sehr wahrscheinlich in wesentlicher Weise durch soziale Bedingungen und vermutlich auch durch äußere Faktoren der Situation (Stresspotenzial) moderiert. Hierbei spielt die Einflussgröße Umwelt bei Mädchen möglicherweise eine größere Rolle als bei Jungen.

In Hinsicht auf Bedingungen und Maßnahmen im Bereich der Unfallprävention lassen sich aus dieser Sachlage folgende Schlüsse ziehen:

1. In der Unfallprävention – insbesondere beim männlichen Geschlecht – muss mit dem Faktor Aggressivität gerechnet und umgegangen werden.
2. Aufgrund der teils hohen Stabilität aggressiver Verhaltensweisen sollte hierbei nicht allein die Verringerung aggressiven Verhaltens das Ziel sein, sondern das Erlernen im Umgang mit eigener und fremder Aggressivität im Vordergrund stehen.
3. Aggressionsorientierte Maßnahmen in der Unfallprävention sollten daher zwar geschlechtsorientiert und auch geschlechtsdifferenziert entwickelt werden – die Auseinandersetzung mit der (fehlenden) Aggressivität des anderen Geschlechts weist jedoch eher auf Vorteile koedukativer Organisationsformen hin.

### **3.2 Riskantes Verhalten**

In den unterschiedlichen Abschnitten der verschiedenen Kapitel wurde deutlich, dass geschlechtsbezogene Unterschiede zwischen Jungen und Mädchen besonders beim Risikoverhalten erkennbar sind. Hierbei handelt es sich um einen Bereich, der mit der Entstehung von Unfällen eng zusammenhängt: Kinder und Jugendliche, die von ihren Eltern als hoch risikobereit beschrieben wurden, erleiden deutlich mehr Unfälle als Kinder mit einer geringeren Risikobereitschaft (SCHLAG & RICHTER 2002). Daher versucht der folgende Abschnitt zusammenfassend Risikoverhaltensweisen bei Kindern und Jugendlichen sowie die Entstehungsbedingungen riskanten Verhaltens und deren Zusammenspiel genauer zu betrachten.

Grundsätzlich wird Risikoverhalten im Straßenverkehr bei Jugendlichen häufiger untersucht als bei Kindern. Es zeigt sich beispielsweise, dass verkehrsdelinquentes Verhalten - und in diesem Zusammenhang speziell das Fahren ohne Fahrerlaubnis und das Fahren unter Alkoholeinfluss - ein großes Problem darstellt, insbesondere bei männlichen Jugendlichen (vgl. KRAMPE & SACHSE 2002, S. 138). Der Höhepunkt verschiedener Formen des Risikoverhaltens scheint die zweite Lebensdekade zu sein (RAITHEL 2001b). Riskantes Verkehrsverhalten im Jugendalter stellt ein jungentypisches Phänomen dar (vgl. KRAMPE & SACHSE 2002, S. 140f; RAITHEL 2001b). Die geschlechtsbezogenen Unterschiede im riskanten Verhalten finden sich teilweise auch schon bei jüngeren Kindern, was Untersuchungsergebnisse im Bereiche der Mutproben von Jungen und Mädchen untermauern.

Im Text wurde beschrieben, dass sich das riskante Verhalten in drei verschiedene Bereiche aufteilen lässt (vgl. RAITHEL 2001a, S. 237f). Für die alltäglichen Risikoverhaltensweisen wie Alkohol- und Drogenkonsum, mit denen keine gesundheitsschädlichen Folgen verbunden werden, gilt, dass Alkohol von Jungen und Mädchen gleichermaßen probiert bzw.

konsumiert wird, wobei aber Jungen über alle Altersstufen hinweg häufiger von Rauscherlebnissen berichten (vgl. BZGA 2001, S. 9f; MFJFG NRW 2002, S. 71f; KOLIP 1997, S. 176f). Bei Drogen zeigt sich nicht durchweg ein Unterschied zwischen Jungen und Mädchen, lediglich Cannabis wird häufiger von Jungen konsumiert (vgl. vgl. BZGA 2001, S. 46f; MFJFG NRW 2002, S. 73f; KOLIP 1997, S. 182f). Neben den alltäglichen Risikoverhaltensweisen wurden im Text explizit risikokonnotierte Aktivitäten erläutert, die sich in waghalsige Aktivitäten (z.B. riskante Mutproben wie S-Bahn-Surfen, Strommastklettern) und Risk-Fashion Aktivitäten (Erlebnis-/Risikosportarten wie Fallschirmspringen, Bungeejumping) untergliedern lassen (vgl. RAITHEL 2001a, S. 237f). Waghalsige Aktivitäten wie beispielsweise Mutproben sind bereits von einem Viertel bis einem Drittel der befragten Kinder und Jugendlichen durchgeführt worden (meist im Alter von 10-14 Jahren; vgl. LIMBOURG et al 2003, S. 81f). Hierbei überwiegt die Anzahl der Jungen deutlich gegenüber der der Mädchen. Betrachtet man die inhaltlichen Gefahren, die mit Mutproben in Verbindung stehen, so wurde im vorliegenden Text deutlich, dass Jungen mehr Mutproben machen, die körperliche Schäden anrichten können, wohingegen Mädchen häufiger Aktionen durchführen, die mit sozialen Ängsten, Scham oder Ekel sowie mit Angst vor Sanktionierung in Zusammenhang stehen (vgl. ebd., S. 84). Generell sind Jungen eher zur Ausübung waghalsiger Aktivitäten, die mit einem hohen gesundheitlichen Risiko verbunden sind, bereit (RAITHEL 2001a, S. 238). Hinsichtlich von Risk-Fashion Aktivitäten wie Erlebnis- und Risikosportarten gilt, dass diese eher wenig von Kindern und Jugendlichen ausgeübt werden. Hier wurde ersichtlich, dass je nach Sportart die Bereitschaft bei den männlichen Jugendlichen höher liegt (vgl. RAITHEL 2001a, S. 239). Auch wenn Jungen und Mädchen die gleiche Risikosportart ausüben, so unterscheiden sich dennoch häufig die Motive, aus denen heraus die Sportart betrieben wird. So zeigen Studien an Erwachsenen, dass Männer einen größeren Wunsch nach Abenteuer haben und daher z.B. beim Klettern auch eher schlecht abgesicherte Routen wählen (vgl. ROSE 1993, S. 71). Ein ähnliches Bild ergibt sich auch bei der Beobachtung von Kindern auf Spielplätzen, wo Jungen eher Spielgeräte nutzen, die Mut erfordern oder Spiele spielen, bei denen der Wettkampfgedanke wichtig ist (vgl. NISSEN 1998, S. 183). Insgesamt wird deutlich, dass mehr Jungen als Mädchen riskante Verhaltensweisen ausüben.

Die vorhergehende Darstellung untermauert zwar die Bedeutung des Risikoverhaltens im Rahmen der Unfallproblematik im Kindes- und Jugendalter, sie hilft allerdings wenig bei der *Erklärung* dieses Zusammenhangs. Ein Erklärungsansatz fußt auf der mit einer höheren Risikobereitschaft der Jungen verbundenen stärkeren Affinität mit gefahrenassoziierten Verkehrssituationen. Jungen würden demnach in einer bestehenden Unfallgefahr einen attraktiven situativen Bestandteil sehen, und demzufolge solche, unfallassoziierten Situationen stärker aufsuchen. Die beschriebenen Hinweise aus Studien in anderen Verhaltensbereichen (Sport, Alltag) könnten eine derartige Annahme stützen.

Bei der Suche ursächlicher Mechanismen für riskantes Verhalten im Straßenverkehr können soziale Einflüsse hilfreiche Erklärungsansätze bieten. Es wird davon ausgegangen, dass Risikopraktiken von Kindern und Jugendlichen als Möglichkeit genutzt werden, verschiedene Formen der Geschlechtlichkeit herzustellen und zu erproben (vgl. HELFFERICH 2001, S. 338). Durch riskantes Verhalten kann somit Stärke und Dominanz bewiesen werden, was

besonders von maskulinen Jungen, aber auch von maskulinen Mädchen als *Instrument* genutzt wird (RAITHEL 2003; PS UND POTENZ 2004). Risikoverhalten hat somit Signalcharakter in der sozialen Umwelt (vgl. HELFFERICH 2001, S. 338). In diesem Sinne orientieren sich die Handlungen von Jungen und Mädchen an den wahrgenommenen *Erwartungen der Gesellschaft* und hängen somit auch eng mit der *Erziehung* von Mädchen und Jungen zusammen. Auch risikantes Verkehrsverhalten ist vor diesem Ansatz der Instrumentalität in Richtung Rollenfindung und subjektiver Geschlechteridentifikation erklärbar. Riskantes Verhalten im Verkehr muss demnach vor dem Hintergrund falsch verstandener Rollenanforderungen betrachtet und eingeschätzt werden. Verkehrsverhalten zu verändern heißt in dieser Lesart auch Rollenverständnis und hiermit Geschlechtsrollenverständnis zu verstehen und möglicherweise zu beeinflussen.

Neben diesen sozialen Aspekten besitzen auch die Vorstellungen der eigenen Person bzgl. der risikofreudigen Selbstdarstellung einen zentralen Stellenwert. Von *psychologischer* Seite her existieren unterschiedliche Auffassungen über den Zweck, den riskantes Verhalten erfüllt. Risikoverhaltensweisen sind vor allem bei Jugendlichen, aber auch bei Kindern, selbstverständlicher Bestandteil des Lebensalltags und werden häufig nicht als riskantes Verhalten wahrgenommen – letzteres unter anderem deshalb, weil unmittelbare gesundheitliche Folgen noch nicht zu spüren sind (RAITHEL 2001b). Die größere Neigung zu riskantem Verhalten beim männlichen Geschlecht hängt scheinbar nicht mit der unterschiedlichen Entwicklung des *Gefahrenbewusstseins* bei Jungen und Mädchen zusammen, da sich in diesbezüglichen Studien nicht durchgängig geschlechtsbezogene Entwicklungsdifferenzen zeigten. Das spricht dafür, dass Jungen und Mädchen in einem ähnlichen Alter zwar Gefahren erkennen können, Jungen aber generell eher bereit scheinen, diese auf sich zu nehmen. Dies bedeutet, dass weniger die rationale Einschätzung einer Situation, sondern der Aufforderungscharakter der riskanten Verkehrssituation zu dem nach außen hin problematischen Verhalten von Jungen führt (höhere *Risikobereitschaft*).

Weiterhin mitverantwortlich für riskantes Verhalten bei Jungen könnte das in der psychologischen Literatur beschriebene starke und nur schwer zu beeinflussende Selbstvertrauen von Jungen sein. Jungen neigen zur Überschätzung der eigenen Leistungsfähigkeit (BISCHOF-KÖHLER 2002, S. 271f) und setzen sich daher möglicherweise vermehrt riskanten Situationen aus. Die Überschätzung der eigenen Fähigkeiten könnte damit zusammenhängen, dass Jungen sich im Gegensatz zu Mädchen oft auch als stärker und reaktionsschneller erleben (vgl. Kap. 5.1.2 Motorische Leistungsfähigkeit). Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass die teilweise höhere motorische Leistungsfähigkeit häufig erst ab der Pubertät deutlich ausgeprägt ist. Die hohe Selbstsicherheit des männlichen Geschlechts zeigt sich jedoch schon früher, beispielsweise im Neugierverhalten bzw. in der mutigeren Erforschung von Unbekanntem. Grundsätzlich üben unbekannte Objekte auf Jungen eine stärkere Faszination aus als auf Mädchen (BISCHOF-KÖHLER 2002, S. 284f).

Das übermäßige Selbstvertrauen von Jungen kommt auch dann zum Tragen, wenn sie in einer Gruppe auffallen und die Aufmerksamkeit anderer erregen wollen. Jungen und Mädchen setzen hier unterschiedliche Strategien ein. Beim männlichen Geschlecht zeigt sich

die Selbstdarstellung häufig durch Lautstärke und Drohen, während Mädchen hier „ruhigere“ Strategien einsetzen, wie z.B. Organisieren (HOLD-CAVELL & BORSUTZKY 1986). Gerade diese übermäßige Selbstdarstellung wird in Untersuchungen als typisch für verunfallte Kinder gesehen (vgl. MANHEIMER & MELLINGER 1967; KÖHLER 1993, zit. nach LIMBOURG 1995, S. 77f). Von verschiedenen Seiten wird vermutet, dass eine übermäßige Selbstdarstellung und eine somit stärker fluktuierende Aufmerksamkeit, die sich nicht nur auf den Straßenverkehr sondern auch verstärkt auf die soziale Gruppe richtet, Unfälle begünstigen kann. Demzufolge stehen die beschriebenen psychologischen Einflüsse auf riskantes Verhalten im Straßenverkehr sehr eng mit den bereits beschriebenen Bedingungen des *sozialen* Systems und insbesondere der hierauf bezogenen Wahrnehmung eines Kindes oder eines Jugendlichen im Zusammenhang.

Von der *biologischen* Seite her existieren vereinzelt Hinweise auf eine biogenetische bzw. physiologische Grundlage des riskanten Verhaltens. Insbesondere hormonelle Gegebenheiten scheinen in Zusammenhang mit der verstärkten Neigung zu riskantem Verhalten zu stehen. Sowohl tierexperimentelle Befunde als auch Beobachtungen beim Menschen zeigen, ähnlich wie beim aggressiven Verhalten, dass das Vorhandensein von Androgenen in bestimmten Phasen der vorgeburtlichen Entwicklung zu jungenspezifischem (Spiel-)Verhalten führt. So wiesen beispielsweise weibliche Rhesusaffen eine Vorliebe für wilde Spiele auf (vgl. BISCHOF-KOEHLER 2002, S. 201) und auch im Humanbereich ergaben Untersuchungen an Zwillingen, dass Mädchen, die von derartigen Hormoneinflüssen betroffen sind, ein höheres Ausmaß an Sensationslust zeigten (SLIJPER 1984). Auch evolutionsbiologische Erkenntnisse liefern Hinweise für eine genetische Grundlage der übermäßigen und „lauten“ Selbstdarstellung des männlichen Geschlechts. Im Laufe der Entwicklung der Menschheit musste der Mann auffallen, um um seine Partnerin zu werben und um sich gegenüber Rivalen zu verteidigen und seinen Fortbestand zu sichern (BISCHOF-KÖHLER 2002, S. 118f; vgl. auch PS UND POTENZ 2004).

Zusammengefasst:

1. Jungen verhalten sich in vielen Lebensbereichen riskanter – vereinzelt finden sich derartige Untersuchungsergebnisse auch im Bereich des Straßenverkehrs.
2. Übermäßige Selbstsicherheit, die Überschätzung der eigenen Leistungsfähigkeit und die übermäßige Selbstdarstellung kann zu riskantem Verhalten im Straßenverkehr führen.
3. Für die übermäßige Selbstdarstellung des männlichen Geschlechts scheinen biogenetische Bedingungen mitbestimmend zu sein.
4. Physiologische, insbesondere hormonelle Einflüsse auf eine geschlechtsspezifische Ausprägung riskanten Verhaltens können aufgrund einzelner Befunde angenommen werden, sie stehen jedoch vermutlich in hohem Maße zur hormonell geprägten höheren Aggressivität bei Jungen im Verhältnis zu Mädchen.
5. Psychologische und soziale Einflüsse auf das Risikoverhalten scheinen sich gegenseitig zu verstärken. Eine Schlüsselstellung könnte hierbei die individuelle

Wahrnehmung und Bewertung gesellschaftlich geprägter Rollenerwartungen einnehmen.

6. Auch wenn die angeführten Mechanismen nur mittelbare Schlüsse auf das Unfallverhalten von Jungen und Mädchen zulassen, so sprechen die Befunde doch für einen Zusammenhang zwischen häufiger Unfallbeteiligung bei Jungen und der stärkeren Ausprägung riskanten Verhaltens beim männlichen Geschlecht.

Für die Unfallprävention lassen sich folgende Schlüsse ziehen:

1. Die Tendenz zu riskanten Verhaltensweisen muss bei Jungen in der Verkehrserziehung verstärkt berücksichtigt werden.
2. Ein Schwerpunkt muss dabei die Veränderung von Bewertungsmustern für das eigene riskante Verhalten und dessen Konsequenzen bilden.
3. Insbesondere sollte verdeutlicht werden, dass auch nicht riskantes Verhalten oder regelkonformes Verhalten positiv bewertet wird und das Selbstwertgefühl sowie die soziale Rolle des Jungen stärken kann.
4. Übermäßige Selbstsicherheit und eine eventuelle Überschätzung der eigenen Leistungsfähigkeit muss als unfallrelevanter Faktor berücksichtigt werden.
5. Es sollte geschlechtsbezogen auf das Bedürfnis zur übermäßigen Selbstdarstellung eingegangen und für die damit verbundene Nichtbeachtung von Umweltgegebenheiten sensibilisiert werden.

### **3.3 Unsicheres Verhalten**

Unsicheres Verhalten beim Menschen ist von Faktoren wie Ängstlichkeit, Selbsteinschätzung und Selbstsicherheit abhängig. Hierbei handelt es sich um Bereiche, in denen Unterschiede zwischen den Geschlechtern deutlich werden. Mädchen sind ängstlicher als Jungen und auch Unfallverhalten scheint mit Angst in Verbindung zu stehen. Jungen sind, wie im vorherigen Abschnitte bereits erwähnt, selbstsicherer als Mädchen und neigen im Gegensatz zum weiblichen Geschlecht zur Selbstüberschätzung. In diesem Zusammenhang muss davon ausgegangen werden, dass die adäquate Selbsteinschätzung einer Person im Straßenverkehr ausschlaggebend für deren sicheres Verhalten ist und Fehleinschätzungen zu unsicherem Verhalten führen können. Der folgende Abschnitt versucht die Inhalte der Literaturbesprechung zum Thema Unsicheres Verhalten zusammenzufassen, um so auch die bestehenden Beziehungen einzelner Befunde mit dem Unfallgeschehen zu verdeutlichen.

*Psychologische* Studien zeigen, dass Mädchen sich ängstlicher einschätzen als Jungen, wobei beim weiblichen Geschlecht ein besonders deutlicher Anstieg der Ängstlichkeit zwischen dem 11. und dem 16. Lebensjahr sichtbar wird (DÖPFNER, PLÜCK, BERNER, FEGERT, HUSS, LENZ, SCHMECK, LEHMKUHL, POUSTKA, & LEHMKUHL 1997). Auch in einer unbekanntem Umgebung bewegen Mädchen sich vorsichtiger und langsamer, wohingegen Jungen sich gegenseitig eher antreiben (SCHMITZ 1995). Empirische Belege sprechen weiterhin dafür, dass verunfallte Kinder und Jugendliche eine höhere Ängstlichkeit,

mehr Nervosität und innere Unruhe sowie emotionale Verletzbarkeit aufweisen als nicht Verunfallte (SCHLAG & RICHTER 2002). Tendenziell zeigten in einer Untersuchung von SCHLAG und RICHTER (2002) insbesondere die Mädchen derartige neurotische Merkmalsausprägungen. Ängstlichkeit als ein Kriterium neurotischer Tendenz scheint demnach mit einer erhöhten Unfallgefahr assoziiert zu sein, was wie folgt erklärt wird: Innere Spannungen und affektive Belastungen beeinträchtigen die Aufmerksamkeit der Kinder; durch die ständige Sorge ist die Wahrnehmung vom Verkehr abgelenkt; hierdurch ist die Unfallgefahr erhöht (KÖHLER 1993, zit. nach LIMBOURG 1995, S. 80). Folgt man ausschließlich dieser Argumentationskette, so müssten Mädchen im Straßenverkehr häufiger verunfallen als Jungen. Unsicherheit und Ängstlichkeit sind demnach weder hinreichende noch notwendige Faktoren. So ist beispielsweise denkbar, dass Ängstlichkeit unter bestimmten Bedingungen eine protektive Funktion ausübt. Während beispielsweise Mädchen aus Ängstlichkeit eine gefährliche Situation gar nicht erst aufsuchen, führt die höhere Risikoakzeptanz von Jungen genau zum gegenteiligen Effekt. Hierauf verwiesen bereits die genannten Befunde, dass Mädchen im Gegensatz zu Jungen eher ihre Fähigkeiten unterschätzen und in einigen Bereichen nur ein geringes Selbstvertrauen zeigen (BISCHOF-KÖHLER 2002, S. 271f). Wenn jedoch von ängstlichen Personen aufgrund bestimmter Bedingungen kritische Verkehrssituationen zu bewältigen sind, werden sich die Faktoren Angst und Unsicherheit nachteilig auf das Verkehrsverhalten auswirken.

Die Ursachen für die geschlechtsbezogenen Unterschiede im Bereich des Selbstvertrauens werden vielfach auch in der *sozialen* Umwelt gesehen. So beispielsweise in der mit den Kompetenzzäuerungen der Jungen verbundenen gesellschaftliche Höherbewertung alles Männlichen (BISCHOF-KÖHLER 2002, S. 271f). Die positiven Leistungen von Mädchen werden von der Gesellschaft häufig selbstverständlich erwartet und hingenommen.

Die Unterschiede von Jungen und Mädchen im Bereich der Angst und Selbstsicherheit spiegeln sich auch in den unterschiedlichen Arten von Mutproben von Kindern wider. Die ausgeübten Mutproben sind stark vom *sozialen* System einer Person beeinflusst. Wie bereits im vorhergehenden Abschnitt angesprochen, werden die meisten Mutproben im Alter von 10 bis 14 Jahren gemacht, wobei die Anzahl der ausübenden Jungen höher liegt als der der Mädchen (vgl. LIMBOURG et al 2003, S. 81f). In Befragungen geben fast die Hälfte aller Kinder und Jugendlichen an, dass Mutproben mit Angst vor Verletzung und Schmerz verbunden sind, wobei auch hier der Jungenanteil höher liegt (vgl. ebd., S. 84). Mädchen scheinen demnach mehr Angst vor körperlichen Schäden zu haben, was sich möglicherweise auch auf das Verhalten im Straßenverkehr übertragen lässt.

Betrachtet man das Thema Angst von der *physiologischen* Seite her, so besteht die Vermutung, dass Geschlechtshormone (z.B. Östrogen) zur Erhöhung der Transkriptionsraten von Genen führen, die ihrerseits mit Angstreaktionen in Verbindung stehen (MONG, EASTON, KOW & PFAFF, 2003). So stützen tierexperimentelle Untersuchungen dies beispielsweise in Hinsicht auf das Enkephalin-Gen. Bei Forschungen an Mäusen zeigte sich, dass eine Enkephalin-Erhöhung zu Reduktion der Schmerz- und Angstreaktionen führt, welche bei der weiblichen Maus eine höhere Toleranz aversiver Reize durch das Männchen während des Paarungsvorganges mit sich bringt und so die Paarung aufrecht erhält



(BODNAR, COMMONS & PFAFF, 2002). Dieser Erklärungsansatz, nach dem das weibliche Östrogen eher zur Herabsenkung der Angst- und Schmerzschwelle führt, steht jedoch konträr zu den psychologischen und sozialen Befunden, nach denen der Faktor Angst eher bei Mädchen eine stärkere Ausprägung und hiermit verkehrsbezogene Rolle spielt.

Zusammengefasst:

1. Neurotische Tendenzen, die mit Angst und Unsicherheit einhergehen, scheinen bei verunfallten Kindern und Jugendlichen eine Rolle zu spielen.
2. Angst und Unsicherheit scheinen dann problematisch zu sein, wenn hierdurch situativ gebunden die Aufmerksamkeit der Person vom Verkehrsgeschehen abgelenkt wird.
3. Grundsätzlich ist Angst jedoch auch als protektiver Faktor zu diskutieren, der Kinder und Jugendliche vor dem Eingehen zu hoher Risiken schützt.
4. Von der physiologischen Seite her könnten Östrogene mit der Reduktion von Ängsten einhergehen, was konträr zu psychologischen und soziologischen Befunden steht.

Im Hinblick auf die Unfallprävention bzw. für die Verkehrserziehung sind folgende Punkte zu berücksichtigen:

1. Übermäßige Ängstlichkeit und Unsicherheit sollten im Bereich der Verkehrserziehung insbesondere hinsichtlich des Wahlverhaltens von Verkehrsräumen, Verkehrsmitteln und spezifischen Verkehrssituationen berücksichtigt werden.
2. Angst sollte Kindern differenziert vermittelt werden: als Empfindung, die hilft, zu hohe Risiken zu vermeiden, und als Störung, die die Aktivierung und Wahrnehmung in einer Verkehrssituation fehlerhaftet.
3. Die unterschiedlichen Sichtweisen, Wahrnehmungen und Bewertungen der eigenen Angst sollte zwischen Jungen und Mädchen verglichen, besprochen und bearbeitet werden. Dies weist auf geschlechtsspezifische Maßnahmen in einem koedukativen Rahmen hin.

## Interview-Leitfaden für Eltern

Guten Tag! Erst einmal vielen Dank, dass Sie sich die Zeit genommen haben, uns einige Fragen zu beantworten. Im folgenden Interview möchten wir Sie gerne zu Ihren Erfahrungen und Sichtweisen zum Verhalten von Kindern und Jugendlichen vor allem im Straßenverkehr, aber auch in Alltagssituationen befragen.

Es ist selbstverständlich, dass dieses Interview anonym ausgewertet wird und die Daten vertraulich behandelt werden. Eine Rückverfolgung einzelner Aussagen auf einzelne Personen ist nicht möglich. Damit ich unser Interview nachher leichter auswerten kann, würde ich es gerne auf Tonband aufnehmen. Ist Ihnen das recht?

Sollte Ihnen irgendetwas unklar sein, unterbrechen Sie mich bitte sofort, ich werde Ihre Fragen gerne beantworten. Bitte antworten Sie so ausführlich wie möglich und nennen Sie so oft es geht konkrete Beispiele aus Ihrem Alltag. Haben Sie im Augenblick noch Fragen an mich? Gut, dann kann's ja losgehen:

<b>1. Verkehr</b>	
<b>a) Verkehrs- erziehung</b>	<b>Zu Beginn möchten wir uns gerne mit Ihnen als Eltern über die Heranführung Ihrer Kinder an das richtige Verhalten im Straßenverkehr unterhalten.</b>
Rahmen- bedingungen	<p><b>→ Wie versuchen Sie Ihren Kinder das korrekte Verhalten im Straßenverkehr beizubringen?</b> Was machen Sie da? Mit ein paar Worten umreißen ...</p> <p><b>→ Wie alt waren Ihre Kinder, als Sie mit der Verkehrserziehung begonnen haben?</b></p> <p><b>→ Haben Sie Ihre Kinder auf das richtige Verhalten als Fußgänger und auf das richtige Verhalten als Radfahrer gleichermaßen vorbereitet oder hatten Sie den Eindruck, dass man da unterschiedliche Schwerpunkte setzen sollte?</b></p> <p><b>→ Wie haben Sie ihren Kindern das richtige Verhalten als Fußgänger beigebracht?</b> Programme, Materialien oder freies Vorgehen?</p> <p><b>→ Wie haben Sie Ihren Kindern das Fahrradfahren und das richtige Verhalten als Fahrradfahrer beigebracht?</b> Programme, Materialien oder freies Vorgehen?</p> <p><b>→ In welchen typischen Situationen üben Sie mit Ihren Kindern?</b> Wo haben Sie mit den Kindern geübt? Im eher geschützten Rahmen oder auch direkt im Straßenverkehr? Sind auch Freunde der Kinder dabei?</p> <p><b>→ Sind Sie bei Ihren 1/2/3/4 Kindern gleich vorgegangen? Wenn nein, was haben Sie anders gemacht und warum?</b></p>

	<p>→ Haben Sie in irgendeiner Weise versucht zu prüfen, ob Ihre Kinder sicheres Verhalten im Straßenverkehr beherrschen?</p>
Verhalten	<p>Nun möchten wir einmal auf das Verhalten von Ihren Kindern eingehen.</p>
Probleme / Schwierigkeiten	<p>→ Wie verhalten sich Ihre Kinder wenn Sie konkrete Anweisungen zum Verhalten im Straßenverkehr geben?</p> <p>→ In welchen Situationen gibt es Schwierigkeiten?</p> <p>→ Warum gibt es dabei Schwierigkeiten? Bitte nennen Sie einige konkrete Beispiele.</p>
Spaß	<p><u>WENN BEI FRAGE 2 NOCH NICHT GENANNT</u></p> <p>→ Haben Sie schon mal festgestellt, dass Ihren Kinder die Teilnahme am Straßenverkehr Spaß macht?</p> <p>Können Sie konkrete Beispiele nennen?</p>
Angst	<p>→ Haben Sie schon mal beobachtet, dass Ihre Kinder in bestimmten Situationen im Straßenverkehr eher ängstlich sind?</p> <p>Können Sie Ihre Beobachtungen mit Beispielen aus der Praxis belegen?</p>
	<p>Kommen wir nun einmal zur Verkehrserziehung als Fußgänger und als Radfahrer.</p>
Radfahrer vs. Fußgänger	<p>→ Fallen Ihnen bei Ihren Kindern unterschiedliche Schwierigkeiten auf, wenn sie als Radfahrer oder Fußgänger unterwegs sind?</p> <p>Welche Probleme gibt es?</p> <p><u>SCHWIERIGKEITEN BEIM RADFAHREN</u> Schwierigkeiten speziell mit der motorischen Umsetzung, mit dem Lernen der Regeln?</p> <p><u>FUSSGÄNGER</u> Warum sind die Kinder hier unsicher?</p>
Verkehrserziehung in Schule und Kindergarten	<p>Sie haben ja im Fragebogen bereits angegeben, dass Ihre Kinder auch in der Schule oder im Kindergarten an Verkehrserziehungsmaßnahmen teilnehmen.</p> <p>→ Wie beurteilen Sie die Verkehrserziehung, die Ihre Kinder im Kindergarten und in der Schule mitgemacht haben?</p>

	<p>→ <b>Merken Sie positive Veränderungen / Erfolge im Verhalten Ihrer Kinder im Straßenverkehr? Wenn ja, welche?</b></p> <p>→ <b>Werden Sie als Eltern in die Arbeit der Schulen / Kindergärten miteinbezogen? Wenn ja, wie?</b></p>
<p><b>b) Straßenverkehr</b></p>	<p><b>Bisher haben wir über Verkehrserziehung gesprochen. Nun gehen wir einmal weg von der Verkehrserziehung, hin zum Straßenverkehr ganz allgemein.</b></p>
<p>Geschlechtsunterschiede im Verkehrsverhalten</p>	<p>→ <b>Wir würden gerne wissen, ob Sie schon einmal Unterschiede im Verhalten im Straßenverkehr zwischen Mädchen und Jungen festgestellt haben.</b></p> <p>Z.B. im Verhalten an der Ampel oder beim Radfahren auf dem Fahrradweg? Bitte nennen Sie ganz konkrete Beispiele!</p> <p><u>WENN JA ZU DEN UNTERSCHIEDEN:</u> ⇒ Was könnten Ihrer Meinung nach <b>Gründe für diese Geschlechtsunterschiede</b> sein?</p> <p>Haben Sie da eine Idee?</p> <p>Ist es vielleicht so, dass Jungen häufiger in Unfälle verwickelt sind als Mädchen, weil sie unvorsichtiger sind und leichter in Gefahr geraten? Wie sind Ihre Erfahrungen?</p> <p><u>WENN NEIN, DANN WEITER ZUR NÄCHSTEN FRAGE:</u></p>
<p>Verkehrsunfallursachen</p>	<p><b>Aus statistischen Untersuchungen kann man ersehen, dass Jungen weitaus häufiger in Unfälle verwickelt sind als Mädchen.</b></p> <p>→ <b>Haben Sie vielleicht eine Idee, warum Jungen häufiger verunfallen?</b></p> <p>Ist es vielleicht so, dass Jungen häufiger in Unfälle verwickelt sind als Mädchen, weil sie unvorsichtiger sind und leichter in Gefahr geraten? Wie sind Ihre Erfahrungen?</p> <p><u>WENN IDEEN ZU DEN UNTERSCHIEDEN:</u> ⇒ Denken Sie, dass man das in der Verkehrserziehung berücksichtigen sollte?</p> <p>Sollte man z.B. bei Mädchen und Jungen in der Verkehrserziehung unterschiedliche Methoden anwenden?</p>

Verkehrserziehung und Geschlecht	<p><b>Obwohl deutlich mehr Jungen verunglücken als Mädchen, wird bei den zur Zeit verwendeten Programmen zu Verkehrserziehung auf Unterschiede zwischen den Geschlechtern nicht eingegangen, d.h. bei Jungen und Mädchen werden die gleichen Methoden angewendet.</b> → Meinen Sie, dass Jungen andere Verkehrserziehungsprogramme brauchen als Mädchen?</p> <p><u>WENN JA:</u></p> <p>⇒ Wie könnte man Verkehrserziehungsprogramme speziell auf Mädchen oder Jungen zuschneiden?</p> <p>Was müsste man ändern / ergänzen / entfernen? Sollte man z. B. Jungen doppelt so viel Zeit auf die Verkehrserziehung verwenden als bei Mädchen?</p>
<b>2. Alltagssituationen</b>	
Alltag / Eigene Erfahrungen	<p><b>Denken Sie jetzt einmal unabhängig vom Straßenverkehr an das Verhalten von Kindern in Alltagssituationen.</b></p>
Verhalten	<p><b>Ich weiß, dass es sich bei der nächsten Frage um eine sehr allgemein gestellte Frage handelt ... aber nennen Sie das, was Ihnen ganz spontan einfällt...</b></p> <p><b>→ Haben Sie ganz allgemein <i>Unterschiede im Verhalten</i> zwischen Mädchen und Jungen festgestellt? Was fällt ihnen ein, in welchem Bereich oder bei welcher Tätigkeit ist Ihnen das besonders aufgefallen?</b></p> <p>Denken Sie dabei an Ihre eigenen Kinder oder an Kinder in Ihrem Bekannten- und Freundeskreis. Können Sie mir einige Beispiele dafür nennen? Haben Sie z. B. schon mal beobachtet, dass Jungen sich im Spiel aggressiver verhalten als Mädchen? Oder dass Mädchen vorsichtiger sind und sich weniger häufig verletzen?</p>
Lernen	<p><b>→ Haben Sie den Eindruck, dass Jungen und Mädchen auf eine unterschiedliche Art und Weise lernen?</b></p> <p><b>→ Haben Mädchen und Jungen unterschiedliche Lerngeschwindigkeiten, -stile und -erfolge?</b></p> <p>Können Sie das an konkreten Beispielen festmachen?</p>

	<p><b>WENN JA:</b></p> <p>⇒ Haben Sie eine Idee, woher die Unterschiede kommen?</p> <p>⇒ Sie haben ja einige Unterschiede genannt, die Ihnen aufgefallen sind! Wenn Sie jetzt mal überlegen, verhalten Sie selbst sich denn Jungen und Mädchen gegenüber anders?</p> <p>⇒ Wäre es sinnvoll, diese Erkenntnisse auch auf Verkehrssituationen zu übertragen, also Jungen und Mädchen in der Verkehrserziehung unterschiedlich zu unterrichten, um auf die geschlechtsbezogenen Unterschiede besser eingehen zu können?</p>
<b>3. Sonstiges / Übergreifende Fragen</b>	
Sonstiges	<p><b>Nun sind wir mit unserem Interview schon fast am Ende. Meine letzte Frage bezieht sich auf den Wandel der Geschlechtsunterschiede und der Verkehrserziehung in den letzten Jahren.</b></p> <p><b>→ Wenn Sie jetzt einmal an früher denken: würden Sie sagen, dass sich die Unterschiede zwischen den Geschlechtern im Laufe der Zeit verändert haben?</b></p> <p>Wie haben sich Jungen und Mädchen früher unterschieden, wie unterscheiden sie sich heute? Bitte nennen Sie einige konkrete Beispiele.</p> <hr/> <p><b>→ Glauben Sie, dass sich die Verkehrserziehung der Kinder in den letzten Jahren stark gewandelt hat?</b></p> <p>Welche Veränderungen sind das? Waren diese Veränderungen erfolgreich, konnte man damit positive Veränderungen erzielen?</p>

So, jetzt sind wir am Ende. Möchten Sie noch etwas dazu ergänzen, was ich Sie jetzt nicht gefragt habe, oder ist Ihnen sonst etwas aufgefallen?

Haben Sie denn ihrerseits noch Fragen an mich?

Dann bedanke ich mich ganz herzlich für dieses nette Gespräch!

**Raum für Notizen:**

---



---



---

## Interview-Leitfaden für Lehrer/innen, Erzieher/innen und Verkehrserzieher/innen

Guten Tag! Erst einmal vielen Dank, dass Sie sich die Zeit genommen haben, uns einige Fragen zu beantworten. Im folgenden Interview möchten wir Sie gerne zu Ihren Erfahrungen und Sichtweisen zum Verhalten von Kindern und Jugendlichen vor allem im Straßenverkehr sowie bei Verkehrserziehungsmaßnahmen, aber auch in Alltagssituationen befragen.

Es ist selbstverständlich, dass dieses Interview anonym ausgewertet wird und die Daten vertraulich behandelt werden. Eine Rückverfolgung einzelner Aussagen auf einzelne Personen ist nicht möglich. Damit ich unser Interview nachher leichter auswerten kann, würde ich es gerne auf Tonband aufnehmen. Ist Ihnen das recht?

Sollte Ihnen irgendetwas unklar sein, unterbrechen Sie mich bitte sofort, ich werde Ihre Fragen gerne beantworten. Bitte antworten Sie so ausführlich wie möglich und nennen Sie so oft es geht konkrete Beispiele aus Ihrem Alltag. Haben Sie im Augenblick noch Fragen an mich? Gut, dann kann's ja losgehen:

<b>1. Verkehr</b>	
<b>a) Verkehrs- erziehung</b>	<b>Zu Beginn möchten wir uns gerne mit Ihnen über Ihre Tätigkeit in der Verkehrserziehung unterhalten.</b>
Rahmen- bedingungen	<p>→ <b>Wie sieht Ihre Tätigkeit in der Verkehrserziehung denn aus?</b> Was machen Sie da? Mit ein paar Worten umreißen ...</p> <p>→ <b>Ist Ihre Arbeit speziell auf Kinder als Radfahrer oder auf Kinder als Fußgänger ausgerichtet?</b></p> <p>→ <b>Wie groß sind die Gruppen, mit denen Sie Verkehrserziehungsmaßnahmen durchführen?</b></p> <p>→ <b>Ist jemand dabei, der Sie unterstützt? Wenn ja, wer?</b></p> <p>→ <b>Finden die Übungen eher in dem geschützten Rahmen in der Grundschule statt oder machen Sie das auch ganz praktisch direkt im Verkehr?</b></p> <p>→ <b>Wird das Gelernte bei den Kindern abgetestet?</b></p>
Verkehrs- erziehungs- programme	<p style="background-color: #e0e0e0;"><b>Kurzfragebogen: Verkehrserziehungsprogramme</b></p> <p><u>JA:</u> In unserem Kurzfragebogen haben Sie uns ja bereits angegeben, dass Sie sich nach bestimmten Verkehrserziehungsprogrammen richten.</p> <p>⇒ <b>Halten Sie sich streng an diese Konzepte, oder lassen Sie sich Spielraum für eigene Ideen?</b></p> <p>⇒ Was sind Ihrer Meinung nach die <b>Vorteile</b> solcher Programme?</p>

Verhalten	<p><b>NEIN:</b> In unserem Kurzfragebogen haben Sie uns ja bereits angegeben, dass Sie sich nicht nach bestimmten Verkehrserziehungsprogrammen richten.</p> <p>⇒ Haben Sie <b>eigene Vorgehensweisen</b> für sich entwickelt, um den Kindern sicheres Verhalten im Straßenverkehr beizubringen?</p> <p>⇒ Was finden Sie an <b>Ihrem Vorgehen besser</b> als an den vorgegebenen Programmen?</p> <hr/> <p><b>Nun möchten wir einmal ganz allgemein auf die Verhaltensweisen von Kindern in der Verkehrserziehung eingehen.</b></p> <p>→ <b>Wie verhalten sich Kinder bei der Verkehrserziehung?</b></p> <p>Was ist Ihnen aufgefallen?</p> <p>→ <b>Gibt es z. B. Kinder, die besonders schwierig zu unterrichten sind?</b></p> <p>Gibt es z. B. Kinder, die besonders zappelig sind und sich nur schwer konzentrieren können?</p> <p>→ <b>Welche Kinder sind das?</b></p> <p>Sind das z.B. eher die älteren oder die jüngeren Kinder, oder die guten oder die schlechten Schüler, die Jungen oder die Mädchen, oder die guten oder die schlechten Sportler?</p> <p>→ <b>Warum gibt es dabei Schwierigkeiten? Bitte nennen Sie einige konkrete Beispiele.</b></p>
Probleme / Schwierigkeiten	
Spaß	<p><b>WENN BEI FRAGE 2 NOCH NICHT GENANNT</b></p> <p>→ <b>Fällt Ihnen auf, dass es Kinder gibt, die besonders viel Spaß an der Verkehrserziehung haben?</b></p> <p>Können Sie Ihre Beobachtungen mit Beispielen aus der Praxis belegen?</p>
Angst	<p>→ <b>Haben Sie schon Erfahrungen mit Kindern gemacht, die besonders ängstlich sind?</b></p> <p>Können Sie Ihre Beobachtungen mit Beispielen aus der Praxis belegen?</p> <hr/>



<p>Radfahrer vs. Fußgänger</p>	<p><b>Kommen wir nun einmal zu Verkehrserziehungsmaßnahmen für Kinder, die speziell auf das Radfahren oder speziell auf Fußgänger ausgerichtet sind.</b></p> <p>→ <b>Fallen Ihnen unterschiedliche Schwierigkeiten im Verhalten der Kinder bei den verschiedenen Maßnahmen auf? Welche Probleme gibt es bei der einen Maßnahme, welche bei der anderen?</b></p> <p>Welche Unterschiede sind das?</p> <p><u><b>SCHWIERIGKEITEN BEIM RADFAHREN</b></u> Gibt es Kinder, die Schwierigkeiten speziell mit der motorischen Umsetzung haben? Sind Ihnen schon einmal Kinder aufgefallen, die sich mit dem Lernen der Regeln besonders schwer tun? Woher haben die Kinder die Vorerfahrung?</p> <p><u><b>PROGRAMME FÜR FUSSGÄNGER</b></u> Wie sieht das bei den Programmen aus, die speziell Kinder als Fußgänger berücksichtigen? Welche Kinder sind hier unsicherer?</p>
<p><b>b) Straßenverkehr</b></p> <p>Geschlechtsunterschiede im Verkehrsverhalten</p>	<p><b>Bisher haben wir über Verkehrserziehungsmaßnahmen gesprochen, nun gehen wir einmal weg von der Verkehrserziehung, hin zum Straßenverkehr ganz allgemein.</b></p> <p>→ <b>Wir würden gerne wissen, ob Sie schon einmal Unterschiede im Verhalten im Straßenverkehr zwischen Mädchen und Jungen festgestellt haben.</b></p> <p>Z.B. im Verhalten an der Ampel oder beim Radfahren auf dem Fahrradweg? Bitte nennen Sie ganz konkrete Beispiele!</p> <p><u><b>WENN JA ZU DEN UNTERSCHIEDEN:</b></u> ⇒ Was könnten Ihrer Meinung nach <b>Gründe für diese Geschlechtsunterschiede</b> sein?</p> <p>Haben Sie da eine Idee?</p> <p>Ist es vielleicht so, dass Jungen häufiger in Unfälle verwickelt sind als Mädchen, weil sie unvorsichtiger sind und leichter in Gefahr geraten? Wie sind ihre Erfahrungen?</p> <p><u><b>WENN NEIN, DANN WEITER ZUR NÄCHSTEN FRAGE:</b></u></p>

Verkehrsunfall- ursachen	<p><b>Aus statistischen Untersuchungen kann man ersehen, dass Jungen weitaus häufiger in Unfälle verwickelt sind als Mädchen.</b></p> <p>→ <b>Haben Sie vielleicht eine Idee, warum Jungen häufiger verunfallen?</b></p> <p>Ist es vielleicht so, dass Jungen häufiger in Unfälle verwickelt sind als Mädchen, weil sie unvorsichtiger sind und leichter in Gefahr geraten? Wie sind ihre Erfahrungen?</p> <p><b><u>WENN IDEEN ZU DEN UNTERSCHIEDEN:</u></b></p> <p>⇒ Ziehen Sie daraus irgendwelche Konsequenzen für Ihre eigene Arbeit als Verkehrserzieher?</p> <p>Wenden Sie für Mädchen und Jungen in der Verkehrserziehung unterschiedliche Methoden an?</p> <p>⇒ Welche dieser Methoden hat Erfolg, so dass Sie sie auch weiterhin anwenden werden?</p>
Verkehrserziehung und Geschlecht	<p><b>Obwohl deutlich mehr Jungen verunglücken als Mädchen, wird bei den zur Zeit verwendeten Programmen zu Verkehrserziehung auf Unterschiede zwischen den Geschlechtern nicht eingegangen, d. h. bei Jungen und Mädchen werden die gleichen Methoden angewendet.</b></p> <p>→ <b>Meinen Sie, dass Jungen andere Verkehrserziehungsprogramme brauchen als Mädchen?</b></p> <p><b><u>WENN JA:</u></b></p> <p>⇒ Wie könnte man Verkehrserziehungsprogramme speziell auf Mädchen oder Jungen zuschneiden?</p> <p>Was müsste man ändern / ergänzen / entfernen?</p> <p>Sollte man z. B. bei Jungen doppelt so viel Zeit auf die Verkehrserziehung verwenden als bei Mädchen?</p>

## 2. Alltagssituationen

Alltag / Eigene Erfahrungen	<p><b>Denken Sie jetzt einmal unabhängig vom Straßenverkehr an das Verhalten von Kindern in Alltagssituationen.</b></p>
Verhalten	<p><b>Ich weiß, dass es sich bei der nächsten Frage um eine sehr allgemein gestellte Frage handelt...aber nennen Sie das, was Ihnen ganz spontan einfällt...</b></p> <p><b>→ Haben Sie ganz allgemein <i>Unterschiede im Verhalten</i> zwischen Mädchen und Jungen festgestellt? Was fällt ihnen ein, in welchem Bereich oder bei welcher Tätigkeit ist Ihnen das besonders aufgefallen?</b></p> <p>Für Verkehrserzieher: Denken Sie dabei an Ihre eigenen Kinder oder an Kinder in Ihrem Bekannten- und Freundeskreis.</p> <p>Für Lehrer: Denken Sie an die Kinder im Unterricht oder im Schulhof.</p> <p>Können Sie mir einige Beispiele dafür nennen?</p> <p>Haben Sie z. B. schon mal beobachtet, dass Jungen sich im Spiel aggressiver verhalten als Mädchen? Oder dass Mädchen vorsichtiger sind und sich weniger häufig verletzen?</p>
Lernen	<p><b>→ Haben Sie den Eindruck, dass Jungen und Mädchen auf eine unterschiedliche Art und Weise lernen?</b></p> <p><b>→ Haben Mädchen und Jungen unterschiedliche Lerngeschwindigkeiten, -stile und -erfolge?</b></p> <p>Können Sie das an konkreten Beispielen festmachen?</p> <p><b><u>WENN JA:</u></b></p> <p>⇒ Haben Sie eine Idee, woher die Unterschiede kommen?</p> <p>⇒ Sie haben ja einige Unterschiede genannt, die Ihnen aufgefallen sind! Wenn Sie jetzt mal überlegen, verhalten Sie selbst sich denn Jungen und Mädchen gegenüber anders?</p> <p>⇒ Wäre es sinnvoll, diese Erkenntnisse auch auf Verkehrssituationen zu übertragen, also Jungen und Mädchen in der Verkehrserziehung unterschiedlich zu unterrichten, um auf die geschlechtsbezogenen Unterschiede besser eingehen zu können?</p>

### 3. Sonstiges / Übergreifende Fragen

<p>Geschlechts- bezogene Pädagogik</p> <p>Umsetzung in eigene Arbeit</p>	<p><b>Da wir uns gerade über Unterschiede zwischen Jungen und Mädchen unterhalten haben, möchte ich jetzt gerne konkret auf das Schlagwort Geschlechtsbezogene Pädagogik eingehen.</b></p> <p>→ <b>Haben Sie denn schon einmal davon gehört?</b></p> <p><u>WENN JA:</u> ⇒ In welchem Zusammenhang haben Sie davon gehört?</p> <p>⇒ Nutzen Sie die Kenntnisse in Ihrer eigene Arbeit? Stehen Sie selbst geschlechtsbezogener Pädagogik eher positiv oder eher negativ gegenüber?</p> <p><u>WENN NEIN:</u> ⇒ Können Sie sich denn vorstellen, was damit gemeint sein könnte?</p> <p>⇒ Halten Sie dieses Vorgehen für sinnvoll?</p>
<p>Sonstiges</p>	<p><b>Nun sind wir mit unserem Interview schon fast am Ende. Meine letzte Frage bezieht sich auf den Wandel der Geschlechtsunterschiede und der Verkehrserziehung in den letzten Jahren.</b></p> <p>→ <b>Wenn Sie jetzt einmal an früher denken: würden Sie sagen, dass sich die Unterschiede zwischen den Geschlechtern im Laufe der Zeit verändert haben?</b></p> <p>Wie haben sich Jungen und Mädchen früher unterschieden, wie unterscheiden sie sich heute? Bitte nennen Sie einige konkrete Beispiele.</p> <hr/> <p>→ <b>Sie arbeiten ja schon länger im Bereich der Verkehrserziehung, haben Sie denn auch auf diesem Gebiet einen Unterschied in der Vorgehensweise im Vergleich zu früher festgestellt?</b></p> <p><u>WENN JA:</u> ⇒ Wie genau sind die Unterschiede?</p> <p>Welche Veränderungen sind das?</p> <p>⇒ Waren diese Veränderungen erfolgreich, konnte man damit positive Veränderungen erzielen?</p>

So, jetzt sind wir am Ende. Möchten Sie noch etwas dazu ergänzen, was ich Sie jetzt nicht gefragt habe oder ist Ihnen sonst etwas aufgefallen?

Haben Sie denn ihrerseits noch Fragen an mich?

Dann bedanke ich mich ganz herzlich für dieses nette Gespräch!

---

**Raum für Notizen:**

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

## Interview-Leitfaden: Freizeitpädagogen und -pädagoginnen

Guten Tag! Erst einmal vielen Dank, dass Sie sich die Zeit genommen haben, uns einige Fragen zu beantworten. Im folgenden Interview möchten wir Sie gerne zu Ihren Erfahrungen und Sichtweisen zum Verhalten von Kindern und Jugendlichen vor allem bei ihrer Arbeit, aber auch im Straßenverkehr und in Alltagssituationen befragen.

Es ist selbstverständlich, dass dieses Interview anonym ausgewertet wird und die Daten vertraulich behandelt werden. Eine Rückverfolgung einzelner Aussagen auf einzelne Personen ist nicht möglich. Damit ich unser Interview nachher leichter auswerten kann, würde ich es gerne auf Tonband aufnehmen. Ist Ihnen das recht?

Sollte Ihnen irgendetwas unklar sein, unterbrechen Sie mich bitte sofort, ich werde Ihre Fragen gerne beantworten. Bitte antworten Sie so ausführlich wie möglich und nennen Sie so oft es geht konkrete Beispiele aus Ihrem Alltag. Haben Sie im Augenblick noch Fragen an mich? Gut, dann kann's ja losgehen:

<b>1. Tätigkeit</b>	
<b>Allgemeines</b>	<b>Zu Beginn möchten wir uns gerne mit Ihnen über Ihre Tätigkeit genauer unterhalten.</b>
Rahmenbedingungen	<p>→ <b>Wie sieht Ihre Tätigkeit denn aus?</b>  <small>Was machen Sie da?  Mit ein paar Worten umreißen ...</small></p> <p>→ <b>Ist Ihre Arbeit speziell auf Kinder ausgerichtet?</b></p> <p>→ <b>Wie alt sind die Kinder / Jugendlichen / Erwachsenen, mit denen Sie arbeiten?</b></p> <p>→ <b>Wie groß sind die Gruppen, mit denen Sie arbeiten?</b></p> <p>→ <b>Ist jemand dabei, der Sie unterstützt? Wenn ja, wer?</b></p> <p>→ <b>Wo finden die Übungen / Trainingsstunden / etc. statt?</b></p> <p>→ <b>Halten Sie sich an spezielle Programme oder haben Sie eine eigene Vorgehensweise entwickelt?</b></p> <p>→ <b>Wird das Gelernte bei den Kindern abgetestet / geprüft?</b></p> <p>→ <b>Würden Sie Ihre Sportart als Risikosportart bezeichnen?</b></p>
Verhalten	<p><b>Nun möchten wir einmal ganz allgemein auf die Verhaltensweisen von Kindern während ihrer Arbeit eingehen.</b></p> <p>→ <b>Wie verhalten sich Kinder?</b>  <small>Was ist Ihnen aufgefallen?</small></p>

<p>Probleme / Schwierigkeiten</p>	<p>→ <b>Gibt es z. B. Kinder, die besonders schwierig zu unterrichten / zu trainieren / im Umgang sind?</b>          Gibt es z. B. Kinder, die besonders zappelig sind und sich nur schwer konzentrieren können?</p> <p>→ <b>Welche Kinder sind das?</b>          Sind das z.B. eher die älteren oder die jüngeren Kinder oder die guten oder die schlechten Schüler, die Jungen oder die Mädchen oder die guten oder die schlechten Sportler?</p> <p>→ <b>Warum gibt es dabei Schwierigkeiten? Bitte nennen Sie einige konkrete Beispiele.</b></p> <p><b>WENN VORHER NOCH NICHT GENANNT</b></p>
<p>Spaß</p>	<p>→ <b>Sind die Kinder mit Spaß bei der Sache?</b>          Können Sie Ihre Beobachtungen mit Beispielen aus der Praxis belegen?</p>
<p>Angst</p>	<p>→ <b>Bei Ihrem Sport müssen die Kinder ja auch zum Teil risikoreiche Situationen überwinden. Haben Sie schon Erfahrungen mit Kindern gemacht, die besonders ängstlich sind?</b>          Können Sie Ihre Beobachtungen mit Beispielen aus der Praxis belegen?</p>
<p>Risiken</p>	<p>→ <b>Gibt es Kinder, die mehr Risiken eingehen als andere?</b></p>
<p>Geschlechtsunterschiede</p>	<p>→ <b>Sind Ihnen bei Ihrer Arbeit schon mal Unterschiede zwischen Jungen und Mädchen aufgefallen?</b></p> <p>⇒ Wenn ja, woher kommen diese Unterschiede?</p> <p>→ <b>Gehen Sie bei Ihrer Arbeit mit Jungen und Mädchen unterschiedlich um?</b></p> <p>⇒ Wenn ja, warum?</p> <p><b>Da wir uns gerade über Unterschiede zwischen Jungen und Mädchen unterhalten haben, möchte ich jetzt gerne konkret auf das Schlagwort Geschlechtsbezogene Pädagogik eingehen.</b></p> <p>→ <b>Haben Sie schon einmal davon gehört?</b></p> <p><b>WENN JA:</b></p> <p>⇒ In welchem Zusammenhang haben Sie davon gehört?          ⇒ Nutzen Sie die Kenntnisse in Ihrer eigene Arbeit? Stehen Sie selbst geschlechtsbezogener Pädagogik eher positiv oder eher negativ gegenüber?</p> <p><b>WENN NEIN:</b></p> <p>⇒ Können Sie sich denn vorstellen, was damit gemeint sein könnte?          ⇒ Halten Sie dieses Vorgehen für sinnvoll?</p>

## 2. Straßenverkehr

### Straßen- verkehr

Bisher haben wir über ihre Tätigkeit und das Verhalten von Kindern während ihrer Arbeit gesprochen. Nun gehen wir einmal hin zum Straßenverkehr.

→ Wir würden gerne wissen, ob Sie schon einmal Unterschiede im Verhalten im Straßenverkehr zwischen Mädchen und Jungen festgestellt haben.

Z.B. im Verhalten an der Ampel oder beim Radfahren auf dem Fahrradweg?  
Bitte nennen Sie ganz konkrete Beispiele!

### Geschlechts- unterschiede im Verkehrs- verhalten

WENN JA ZU DEN UNTERSCHIEDEN:

⇒ Was könnten Ihrer Meinung nach **Gründe für diese Geschlechtsunterschiede** sein?

Haben Sie da eine Idee?  
Ist es vielleicht so, dass Jungen häufiger in Unfälle verwickelt sind als Mädchen, weil sie unvorsichtiger sind und leichter in Gefahr geraten? Wie sind ihre Erfahrungen?

WENN NEIN, DANN WEITER ZUR NÄCHSTEN FRAGE:

**Aus statistischen Untersuchungen kann man ersehen, dass Jungen weitaus häufiger in Unfälle verwickelt sind als Mädchen.**

→ Haben Sie vielleicht eine Idee, warum Jungen häufiger verunfallen?

Ist es vielleicht so, dass Jungen häufiger in Unfälle verwickelt sind als Mädchen, weil sie unvorsichtiger sind und leichter in Gefahr geraten? Wie sind ihre Erfahrungen?

WENN IDEEN ZU DEN UNTERSCHIEDEN:

### Verkehrs- unfallursachen

⇒ Denken Sie, dass man das in der Verkehrserziehung berücksichtigen sollte?

Sollte man z.B. für Mädchen und Jungen in der Verkehrserziehung unterschiedliche Methoden anwenden?

**Obwohl deutlich mehr Jungen verunglücken als Mädchen, wird bei den zur Zeit verwendeten Programmen zu Verkehrserziehung auf Unterschiede zwischen den Geschlechtern nicht eingegangen, d. h. bei Jungen und Mädchen werden die gleichen Methoden angewendet.**

→ Meinen Sie, dass Jungen andere Verkehrserziehungsprogramme brauchen als Mädchen?



Verkehrserziehung und Geschlecht	<p><u>WENN JA:</u></p> <p>⇒ Wie könnte man Verkehrserziehungsprogramme speziell auf Mädchen oder Jungen zuschneiden?</p> <p>Was müsste man ändern / ergänzen / entfernen? Sollte man z. B. bei Jungen doppelt so viel Zeit auf die Verkehrserziehung verwenden als bei Mädchen?</p>
<b>2. Alltagssituationen</b>	
Alltag / Eigene Erfahrungen	<p><b>Denken Sie jetzt einmal unabhängig von Ihrer Tätigkeit und unabhängig vom Straßenverkehr an das Verhalten von Kindern in Alltagssituationen.</b></p>
Verhalten	<p><b>Ich weiß, dass es sich bei der nächsten Frage um eine sehr allgemein gestellte Frage handelt...aber nennen Sie das, was Ihnen ganz spontan einfällt...</b></p> <p><b>→ Haben Sie ganz allgemein <i>Unterschiede im Verhalten</i> zwischen Mädchen und Jungen festgestellt? Was fällt ihnen ein, in welchem Bereich oder bei welcher Tätigkeit ist Ihnen das besonders aufgefallen?</b></p> <p>Denken Sie dabei z.B. an Ihre eigenen Kinder oder an Kinder in Ihrem Bekannten- und Freundeskreis.</p> <p>Können Sie mir einige Beispiele dafür nennen?</p> <p>Haben Sie z B. schon mal beobachtet, dass Jungen sich im Spiel aggressiver verhalten als Mädchen? Oder das Mädchen vorsichtiger sind und sich weniger häufig verletzen?</p>
Lernen	<p><b>→ Haben Sie den Eindruck, dass Jungen und Mädchen auf eine unterschiedliche Art und Weise lernen?</b></p> <p><b>→ Haben Mädchen und Jungen unterschiedliche Lerngeschwindigkeiten, -stile und -erfolge?</b></p> <p>Können Sie das an konkreten Beispielen festmachen?</p> <p><u>WENN JA:</u></p> <p>⇒ Haben Sie eine Idee, woher die Unterschiede kommen?</p> <p>⇒ Sie haben ja einige Unterschiede genannt, die Ihnen aufgefallen sind! Wenn Sie jetzt mal überlegen, verhalten Sie selbst sich denn Jungen und Mädchen gegenüber anders?</p> <p>⇒ Wäre es sinnvoll, diese Erkenntnisse auch auf Verkehrssituationen zu übertragen, also Jungen und Mädchen in der Verkehrserziehung unterschiedlich zu unterrichten, um auf die geschlechtsbezogenen Unterschiede besser eingehen zu können?</p>



Kurze Einleitung ins Projekt, insgesamt eher offenes Gespräch, Reihenfolge der Fragen offen

### **1. Informationen über die Tiere, ihre Haltung und Pflege**

- Welche Art von Tieren?
- Haltung in der Gruppe oder einzeln?
- Nur Käfighaltung oder auch Auslauf?
- Wer pflegt/betreut die Tiere?

### **2. Informationen über das Verhalten der Tiere**

- Fallen bestimmte Tiere besonders auf? Wenn ja, wodurch? Beispiele?
- Wie sieht das Training mit den Tieren aus?
- Gibt es Geschlechterunterschiede zwischen den Tieren?
  - o Von Geburt an?
  - o Entwickeln sich die?
  - o Wie sehen die konkret aus?
- Zeigen bestimmte Tiere mehr Risikoverhaltensweisen als andere?
  - o Welche Tiere?
  - o Wie äußert sich das?
- Lernverhalten der Tiere?
  - o Wie lernen die Tiere?
  - o Geschlechterunterschiede?

### **3. Vergleich zwischen Menschen und Tieren**

- Geschlechterunterschiede vergleichbar? (Aggression, Risikoverhalten ...)
  - o Wenn ja, welche?
  - o Beispiele nennen?

### **4. Verhaltensweisen von Kindern**

- Geschlechterunterschiede aufgefallen?
  - o Beim Spielen, bei Aggression, bei riskantem Verhalten ...?
  - o Ursachen für Geschlechterunterschiede?
- Lernunterschiede zwischen Mädchen und Jungen oder älteren und jüngeren Kindern?
- Konsequenzen für Erziehung?
  - o Ähnliche Strategien wie bei Erziehung der Tiere?
  - o Geschlechtsbezogene Erziehung?

### **5. Verhaltensweisen von Kindern im Straßenverkehr**

- Geschlechterunterschiede aufgefallen?
  - o Beim Spielen, bei Aggression, bei riskantem Verhalten ...?
- Gruppendynamik auffällig? Ähnlichkeiten zu Tieren?
- Ursachen für Geschlechterunterschiede?
- Gründe für höhere Unfallgefährdung der Jungen?

Kurze Einleitung ins Projekt, offenes Gespräch, Reihenfolge der Themen offen

**1. Schwerpunkt der eigenen Forschungen**

- AG Verkehr

**2. Großer Teil der Arbeit im Bereich „Unfallforschung“**

- für uns interessant, speziell Bereich „Kinder und Jugendliche“
- Hauptergebnisse, z.B.
  - Unfallhergang
  - Hauptursachen
  - Unterschiede im Unfallverhalten zw. Mädchen und Jungen
  - Gefahrenwahrnehmung

**3. Verkehrsverhalten**

- Unterschiede zwischen Mädchen und Jungen, die vorher noch nicht genannt
- Unterschiede zwischen Kindern und Jugendlichen
- Ursachen für Unterschiede

**4. Alltagsbeobachtungen**

- Unterschiede zwischen Mädchen und Jungen, die vorher noch nicht genannt
- Unterschiede zwischen Kindern und Jugendlichen
- Ursachen für Unterschiede

**5. Wichtige Ansätze oder zu berücksichtigende Details für Präventionsansätze**

- Bewertung innovativer (geschlechtsbezogener) Ansätze
- Fahrrad, Fußgänger, Kinder, Jugendliche)

**6. Hinweis auf Informationen, Forschungsergebnisse, die man auf jeden Fall berücksichtigen sollte**

- z.B. Forschungsprojekte, Diplomarbeiten



## Kurzfragebogen Person XY (Eltern)

Wir möchten Sie bitten, diesen Kurzfragebogen auszufüllen und ihn zum vereinbarten Gesprächstermin mitzubringen. Die Daten werden selbstverständlich vertraulich behandelt und nicht an Dritte weitergegeben.

### 1. Ihr Alter?

\_\_\_\_\_ Jahre

### 2. Ihr Familienstand?

- ledig
- zusammenlebend mit Freundin / Freund
- verheiratet
- getrennt lebend
- verwitwet/geschieden

### 3. Haben Sie Kinder?

- Nein
- Ja, ich habe \_\_\_\_\_ Kind/ Kinder,  
=> davon \_\_\_\_\_ Mädchen im Alter von \_\_\_\_\_  
=> davon \_\_\_\_\_ Jungen im Alter von \_\_\_\_\_

### 4. Welchen Schulabschluss haben Sie?

- Volksschul-/Hauptschulabschluss
- Realschulabschluss
- Fachhochschulreife
- Abitur
- keinen Schulabschluss

### 5. Haben Sie eine abgeschlossene Berufsausbildung?

- Nein
- Ja Welche? \_\_\_\_\_

### 6. Sind Sie zur Zeit berufstätig?

- Nein, ich bin Hausfrau / Hausmann
- Nein, ich bin Rentnerin / Rentner
- Nein, ich studiere / bin in der Ausbildung
- Nein, ich bin arbeitssuchend
- Ja, ich bin berufstätig als \_\_\_\_\_

**7. Haben Sie als Kind schon eigene Erfahrungen im Bereich der Verkehrserziehung gesammelt?**

- Nein
- Ja und zwar:
  - in Schule
  - durch Eltern
  - durch Freunde
  - \_\_\_\_\_
  - \_\_\_\_\_
  - \_\_\_\_\_
  - \_\_\_\_\_
  - \_\_\_\_\_

**8. Haben Ihre Kinder schon an Verkehrserziehungsmaßnahmen teilgenommen?**

- Nein
- Ja und zwar in:
  - Schule
  - Kindergarten
  - Vereinen/Institutionen (z.B. Verkehrswacht, ADAC)
  - \_\_\_\_\_
  - \_\_\_\_\_
  - \_\_\_\_\_
  - \_\_\_\_\_

**9. Haben Sie selber Ihren Kindern bereits Wissen über das richtige Verhalten im Straßenverkehr beigebracht?**

- Nein
- Ja, meine Kinder sind/waren zu diesem Zeitpunkt \_\_\_\_\_Jahre

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!

Dr. Claudia Combrink  
(Institut für Sportsoziologie,  
Abt. Geschlechterforschung)

Dipl.- Psych. Sabine Jüngling  
(Psychologisches Institut)



## Kurzfragebogen Person XY (Erzieher/innen)

Wir möchten Sie bitten, diesen Kurzfragebogen auszufüllen und ihn zum vereinbarten Gesprächstermin mitzubringen. Die Daten werden selbstverständlich vertraulich behandelt und nicht an Dritte weitergegeben.

### 1. Ihr Alter?

\_\_\_\_\_ Jahre

### 2. Ihr Familienstand?

- ledig
- zusammenlebend mit Freundin / Freund
- verheiratet
- getrennt lebend
- verwitwet/geschieden

### 3. Haben Sie Kinder?

- Nein
- Ja, ich habe \_\_\_\_\_ Kind/ Kinder,  
=> davon \_\_\_\_\_ Mädchen im Alter von \_\_\_\_\_  
=> davon \_\_\_\_\_ Jungen im Alter von \_\_\_\_\_

### 4. Welchen Schulabschluss haben Sie?

- Volksschul-/Hauptschulabschluss
- Realschulabschluss
- Fachhochschulreife
- Abitur
- keinen Schulabschluss

### 5. Haben Sie eine abgeschlossene Berufsausbildung?

- Nein
- Ja Welche? \_\_\_\_\_

### 6. Sind Sie zur Zeit berufstätig?

- Nein, ich bin Hausfrau / Hausmann
- Nein, ich bin Rentnerin / Rentner
- Nein, ich studiere / bin in der Ausbildung
- Nein, ich bin arbeitssuchend
- Ja, ich bin berufstätig als \_\_\_\_\_

**7. Arbeiten Sie mit Kindern in der Verkehrserziehung, wenn ja seit wann?**

- Nein
- Ja, von \_\_\_\_\_ bis \_\_\_\_\_

**8. In welchem Alter sind die Kinder?**

⇒ \_\_\_\_\_ Jahre

**9. Gibt es ein spezielles Verkehrserziehungsprogramm, an dem Sie sich orientieren?**

- Nein
- Ja, es heißt \_\_\_\_\_  
und ist von folgender Institution \_\_\_\_\_

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!

Dr. Claudia Combrink  
(Institut für Sportsoziologie,  
Abt. Geschlechterforschung)

Dipl.- Psych. Sabine Jüngling  
(Psychologisches Institut)





## Kurzfragebogen Person XY (Lehrer/innen)

Wir möchten Sie bitten, diesen Kurzfragebogen auszufüllen und ihn zum vereinbarten Gesprächstermin mitzubringen. Die Daten werden selbstverständlich vertraulich behandelt und nicht an Dritte weitergegeben.

### 1. Ihr Alter?

\_\_\_\_\_ Jahre

### 2. Ihr Familienstand?

- ledig
- zusammenlebend mit Freundin / Freund
- verheiratet
- getrennt lebend
- verwitwet/geschieden

### 3. Haben Sie Kinder?

- Nein
- Ja, ich habe \_\_\_\_\_ Kind/ Kinder,  
=> davon \_\_\_\_\_ Mädchen im Alter von \_\_\_\_\_  
=> davon \_\_\_\_\_ Jungen im Alter von \_\_\_\_\_

### 4. Welchen Schulabschluss haben Sie?

- Volksschul-/Hauptschulabschluss
- Realschulabschluss
- Fachhochschulreife
- Abitur
- keinen Schulabschluss

### 5. Haben Sie eine abgeschlossene Berufsausbildung?

- Nein
- Ja Welche? \_\_\_\_\_

### 6. Sind Sie zur Zeit berufstätig?

- Nein, ich bin Hausfrau / Hausmann
- Nein, ich bin Rentnerin / Rentner
- Nein, ich studiere / bin in der Ausbildung
- Nein, ich bin arbeitssuchend
- Ja, ich bin berufstätig als \_\_\_\_\_

**7. Unterrichten Sie Schüler/innen in der Verkehrserziehung, wenn ja seit wann?**

- Nein
- Ja, von \_\_\_\_\_ bis \_\_\_\_\_

**8. In welchem Alter sind die Schüler/innen?**

⇒ \_\_\_\_\_Jahre

**9. Gibt es ein spezielles Verkehrserziehungsprogramm, an dem Sie sich orientieren?**

- Nein
- Ja, es heißt \_\_\_\_\_  
und ist von folgender Institution \_\_\_\_\_

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!

Dr. Claudia Combrink  
(Institut für Sportsoziologie,  
Abt. Geschlechterforschung)

Dipl.- Psych. Sabine Jüngling  
(Psychologisches Institut)



## Kurzfragebogen Person XY (PädagogInnen / Freizeit)

Wir möchten Sie bitten, diesen Kurzfragebogen auszufüllen und ihn zum vereinbarten Gesprächstermin mitzubringen. Die Daten werden selbstverständlich vertraulich behandelt und nicht an Dritte weitergegeben.

### 1. Ihr Alter?

\_\_\_\_\_ Jahre

### 2. Ihr Familienstand?

- ledig
- zusammenlebend mit Freundin / Freund
- verheiratet
- getrennt lebend
- verwitwet/geschieden

### 3. Haben Sie Kinder?

- Nein
- Ja, ich habe \_\_\_\_\_ Kind/ Kinder,  
=> davon \_\_\_\_\_ Mädchen im Alter von \_\_\_\_\_  
=> davon \_\_\_\_\_ Jungen im Alter von \_\_\_\_\_

### 4. Welchen Schulabschluss haben Sie?

- Volksschul-/Hauptschulabschluss
- Realschulabschluss
- Fachhochschulreife
- Abitur
- keinen Schulabschluss

### 5. Haben Sie eine abgeschlossene Berufsausbildung?

- Nein
- Ja Welche? \_\_\_\_\_

### 6. Sind Sie zur Zeit berufstätig?

- Nein, ich bin Hausfrau / Hausmann
- Nein, ich bin Rentnerin / Rentner
- Nein, ich studiere / bin in der Ausbildung
- Nein, ich bin arbeitssuchend
- Ja, ich bin berufstätig als \_\_\_\_\_

**7. Haben Sie in Ihrem beruflichen Alltag auch mit Kindern und Jugendlichen zu tun, wenn ja seit wann?**

- Nein
- Ja, von \_\_\_\_\_ bis \_\_\_\_\_

**8. In welchem Alter sind die Kinder bzw. Jugendlichen?**

⇒ \_\_\_\_\_ Jahre

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!

Dr. Claudia Combrink  
(Institut für Sportsoziologie,  
Abt. Geschlechterforschung)

Dipl.- Psych. Sabine Jüngling  
(Psychologisches Institut)



## Kurzfragebogen Person XY (Verkehrserzieher/innen)

Wir möchten Sie bitten, diesen Kurzfragebogen auszufüllen und ihn zum vereinbarten Gesprächstermin mitzubringen. Die Daten werden selbstverständlich vertraulich behandelt und nicht an Dritte weitergegeben.

### 1. Ihr Alter?

\_\_\_\_\_ Jahre

### 2. Ihr Familienstand?

- ledig
- zusammenlebend mit Freundin / Freund
- verheiratet
- getrennt lebend
- verwitwet/geschieden

### 3. Haben Sie Kinder?

- Nein
- Ja, ich habe \_\_\_\_\_ Kind/ Kinder,  
=> davon \_\_\_\_\_ Mädchen im Alter von \_\_\_\_\_  
=> davon \_\_\_\_\_ Jungen im Alter von \_\_\_\_\_

### 4. Welchen Schulabschluss haben Sie?

- Volksschul-/Hauptschulabschluss
- Realschulabschluss
- Fachhochschulreife
- Abitur
- keinen Schulabschluss

### 5. Haben Sie eine abgeschlossene Berufsausbildung?

- Nein
- Ja Welche? \_\_\_\_\_

### 6. Sind Sie zur Zeit berufstätig?

- Nein, ich bin Hausfrau / Hausmann
- Nein, ich bin Rentnerin / Rentner
- Nein, ich studiere / bin in der Ausbildung
- Nein, ich bin arbeitssuchend
- Ja, ich bin berufstätig als \_\_\_\_\_

**7. Sind Sie im Bereich der Verkehrserziehung von Kindern und Jugendlichen tätig, wenn ja seit wann?**

- Nein
- Ja, von \_\_\_\_\_ bis \_\_\_\_\_

**8. In welchem Alter sind die Kinder bzw. Jugendlichen?**

⇒ \_\_\_\_\_ Jahre

**9. Gibt es ein spezielles Verkehrserziehungsprogramm, an dem Sie sich orientieren?**

- Nein
- Ja, es heißt \_\_\_\_\_  
und ist von folgender Institution \_\_\_\_\_

**9. Führen Sie weitere Tätigkeiten im Bereich der Verkehrserziehung aus?**

- Nein
- Ja und zwar:
  - Weiterbildung für Lehrer/innen
  - Entwicklung von Maßnahmen (z.B. Verkehrsprogramme)
  - Erstellung von Medien zur Verkehrserziehung (z.B. Videos, Bücher etc.)
  - Sonstiges: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!

Dr. Claudia Combrink  
(Institut für Sportsoziologie,  
Abt. Geschlechterforschung)

Dipl.- Psych. Sabine Jüngling  
(Psychologisches Institut)