

Dr. rer. soc. Dieter Hohenadel
Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln

Wirksamkeit verkehrspädagogischer Maßnahmen im Vorschulbereich

Die Wirksamkeit einer Maßnahme ist nur zutreffend begrifflich zu erfassen und sinnvoll zu messen im Bezug auf irgendwelche Zielkriterien, die zuvor gesetzt werden müssen. Maßnahmen auf dem Gebiet der Verkehrspädagogik sind auch aus zweckrationalen Überlegungen und einem instrumentellen Denken heraus zu entwickeln. Mit einer konkreten Maßnahme soll etwas Bestimmtes erreicht oder bewirkt oder verhindert werden. Die Maßnahme ist wirksam, wenn das gesetzte Ziel erreicht wird. Sie ist nicht oder unzureichend wirksam, wenn das Ziel nicht oder nicht in gewünschtem Umfang erreicht wird.

Es ist demnach die finale Mittel-Zweck-Bestimmung, die im Vordergrund steht, wenn von Wirksamkeit einer Maßnahme die Rede ist. Die Zielbestimmung für eine Maßnahme ist die zwingende Voraussetzung für die Feststellung ihrer Wirksamkeit. Darüber hinaus hat aber fast jede Maßnahme auch Auswirkungen, die zunächst nicht beabsichtigt wurden, oder die vielleicht nicht erkannt werden oder für unbedeutend gehalten werden.

Auswirkungen einer verkehrspädagogischen Maßnahme können offen oder verdeckter Natur sein, sie können auf ganz anderen Gebieten und in ganz anderen Problemzusammenhängen auftauchen und eine Rolle spielen. Im Gegensatz zur linear-eindimensionalen Beziehung zwischen Ziel und Mittel im Falle der vermuteten und angestrebten Wirksamkeit einer bestimmten Maßnahme, lassen sich Auswirkungen einer Maßnahme nur in einem multiplen und mehrdimensionalen Rahmen hinreichend erfassen.

Verkehrspädagogische Maßnahmen haben demzufolge – allgemein gesagt – Konsequenzen, sowohl im Sinne einer Reihe von Auswirkungen, auch auf Gebieten, die möglicherweise nicht mit der Verkehrssicherheit und der Verkehrserziehung selbst in engerem Bezug stehen, als auch im engeren Sinne einer zielorientierten Wirksamkeit.

Nur die Wirksamkeit einer Maßnahme ist Gegenstand der weiteren Überlegungen. Wirksam soll eine Maßnahme dann genannt werden, wenn transsubektiv nachweisbar ist, daß unter bestimmten Rahmenbedingungen und für einen wenigstens mittleren Zeitraum die Durchführung der Maßnahme als Ursache für ein zuvor als wünschenswert definiertes Ereignis oder einen entsprechenden Zustand angesehen werden muß.

Diese Voraussetzungen müssen geklärt sein, weil ansonsten die Gefahr besteht, daß Sachverhalte unscharf abgegrenzt werden und möglicherweise Ursachen und Wirkungen verwechselt werden. Gerade bei verkehrspädagogisch gemeinten Maßnahmen ist häufig nicht auszuschließen, daß sich die Zielgruppe auch ohne die Planung und Durchführung einer bestimmten Maßnahme oder eines Maßnahmenbündels in erwünschter Richtung hin entwickelt oder verändert hätte, ja vielleicht sogar angenommen werden muß, daß die Zielgruppe durch die Maßnahme daran gehin-

dert wurde, sich einem erwünschten Zielzustand anzunähern. Ziele der Erziehung werden häufig nicht wegen, sondern trotz der Erziehungsmittel erreicht. Erzieherisch gemeinten Maßnahmen wurden deshalb auch Wirkungen zugebilligt oder unterschoben, die bei strenger Betrachtungsweise nicht auf die Maßnahme in einem kausalen Sinne zurückführbar sind.

Die Formulierung der Absicht in erzieherischen Prozessen bedeutet nicht die Erreichung des Ziels, weil die tatsächliche Zweckmäßigkeit der denkbar möglichen und der zur Verfügung stehenden Mittel meistens nicht vor sondern erst nach ihrem Einsatz zweifelsfrei festzustellen ist. Der erziehungswissenschaftliche Erkenntnisstand über das Verhältnis von Zielen und Mitteln der Erziehung ist zudem äußerst gering.

Man kann allerdings Bedingungen inhaltlicher und formaler Art angeben, unter denen eine Maßnahme wirksam werden kann oder der Grad von Zielerreichung erhöht werden kann. Zunächst zu den inhaltlichen Bedingungen:

Für verkehrspädagogische Maßnahmen im vorschulischen Bereich gilt offensichtlich in den allermeisten Fällen, daß die eigentliche Zielgruppe, nämlich Kinder zwischen drei und sechs Jahren, nicht unmittelbar von denen, die eine Maßnahme planen oder bezahlen, angesprochen oder erreicht werden kann. Eine notwendige, keine hinreichende Bedingung für die Wirksamkeit verkehrspädagogischer Maßnahmen auf diesem Gebiet ist die Akzeptanz der Maßnahme bei erziehenden Instanzen, in erster Linie bei den Eltern, den Erziehern in den Institutionen der vorschulischen Erziehung und teilweise auch bei anderen mit Erziehungsaufgaben befaßten Gruppen wie etwa der Polizei. Wenn Eltern oder andere einer Maßnahme nicht trauen, wenn diese Maßnahme ihre erziehungspraktischen Alltagsmöglichkeiten übersteigt, mit ihren sonstigen Erziehungszielen und ihrem Erziehungsstil nicht vereinbar ist, dann kann die Maßnahme bei der eigentlichen Zielgruppe gar nicht wirksam werden, weil sie dort nicht ankommt. Sie bleibt im Filter bestehender Auffassungen über Erziehung bei denen hängen, die Erziehungsaufgaben bei der angezielten Gruppe der Kinder praktisch durchführen. Die Akzeptanz von Maßnahmen durch die genannten vermittelnden Instanzen, die in sozialwissenschaftlicher Terminologie auch als „Sozialisationsagenten“ bezeichnet werden, kann dadurch erreicht oder erhöht werden, daß bei der Entwicklung und Erprobung von Maßnahmen eine frühzeitige und umfassende Beteiligung von Vertretern dieser Instanzen gewährleistet wird.

Die Entwicklung, die Erprobung und die Umsetzung, die anschließenden Wirksamkeitskontrollen und die Interpretation ihrer Ergebnisse, sowie die Auswahl der die weitere Umsetzung korrigierenden und nachsteuernden Informationen ist nicht Sache der Wissenschaftler alleine, auch nicht die Angelegenheit der Maßnahmenträger auf dem Gebiet der Verkehrssicherheitsarbeit. Diese ganzen Schritte sind vielmehr von vorneherein in enger Abstimmung und Zusammenarbeit von drei Handlungsfeldern durchzuführen; Forschungspraxis, Umsetzungspraxis und Erziehungspraxis zusammen können, das zeigen alle Erkenntnisse pädagogischer Innovationsforschung der letzten beiden Jahrzehnte, Bedingungen der Wirksamkeit schaffen; jeder für sich steht in Gefahr, mit zuviel Aufwand zuwenig oder

keinen Erfolg zu haben. Akzeptanz bei den vermittelnden Instanzen ist aber nur eine von drei wichtigen inhaltlichen Bedingungen für die Wirksamkeit einer Maßnahme.

Die beiden anderen Bedingungen sind die Entwicklungsorientierung der Maßnahme und ihr Situationsbezug.

Die Entwicklungsorientierung einer Maßnahme besteht darin, daß die entwicklungspsychologischen und entwicklungsphysiologischen Möglichkeiten und Grenzen der Zielgruppe beachtet werden. Die Verhaltensspielräume, die Interessen und Bedürfnisse von Kindern im Vorschulalter müssen berücksichtigt werden. Die Bedingung der Entwicklungsorientierung kann dadurch erfüllt werden, daß einschlägige wissenschaftliche Erkenntnisse ausgewertet und umgesetzt werden. Zielsetzungen von Maßnahmen finden ihre Grenzen dort, wo die in verschiedenen Dimensionen der Persönlichkeitsentwicklung anzunehmenden Leistungsgrenzen im Einzelfalle vorliegen. Die Gefahr liegt ebenso in der Unterforderung wie in der übergroßen Erwartung. Unter dem Kriterium der Entwicklungsorientierung einer Maßnahme sind auch die für ein Erziehungshandeln sich ergebenden Folgen zu verstehen, die sich aus den Leistungsmöglichkeiten und Leistungsgrenzen kleiner Kinder für ihre Verkehrsteilnahme ergeben: Von besonderer Bedeutung ist dabei die empirisch unzweifelhaft belegbare Tatsache, daß die frühzeitige selbständige Verkehrsteilnahme von Kindern für diese gefährlich ist. Schutz, Begleitung, Betreuung und Überwachung bei der Verkehrsteilnahme ist ein aus Entwicklungspsychologie und Unfallforschung abzuleitendes Element möglicher Maßnahmen. In gewissem Sinne richten sich verkehrspädagogische Maßnahmen unter diesem Gesichtspunkt als erzieherische Maßnahme sowohl an die Kinder wie an die Eltern und Erzieher.

Maßnahmen, die im vorschulischen Bereich umgesetzt werden sollen, dürfen nicht durch einfache qualitative und quantitative Reduktion von schulischen Curricula zustandekommen. Die Pädagogik des Elementarbereichs ist nicht eine vereinfachte Pädagogik des Primarbereichs, sondern eine eigenständige und unverwechselbare, nicht aus wissenschaftsimmanenten Spezialisierungstendenzen heraus, sondern weil die Zielgruppen, um die es jeweils geht, hinsichtlich ihres kognitiven, affektiven und motorischen Entwicklungsstandes erheblich voneinander abweichen. Der Schuleintritt markiert das Ende der primären Sozialisation, das Ende eines Prozesses; in dessen Verlauf das Kind mit den grundlegenden Werten und Normen einer Gesellschaft vor allem durch die familiäre Erziehung vertraut gemacht worden ist. Die anschließende sekundäre Sozialisation ist dann dadurch gekennzeichnet, daß Kinder mit anderen Auffassungen, mit anderen Ansichten und Interpretationen der Wirklichkeit konfrontiert werden. Erst dann beginnt auch die allmähliche Ablösung vom Elternhaus und die Bedeutung der Altersgruppe nimmt zu. Entwicklungsorientierung von Maßnahmen auf dem Gebiet der vorschulischen Verkehrserziehung muß diese grundlegenden, kulturspezifischen Entwicklungsprozesse, sowohl in psychischer wie in sozialer Hinsicht beachten.

Darüber hinaus kann eine Maßnahme dann wirkungsvoll sein, wenn sie sich an der Umgebung des Kindes orientiert, die als konkrete Verkehrswirklichkeit den Raum bildet, in dem das Kind lebt und aufwächst. Großstädtische Ver-

kehrsumwelten sind nicht vergleichbar mit ländlichen, stille Vororte sind von Kleinstädten mit ländlichem Charakter – etwa in den Flächenstaaten – durchaus verschieden. Die Verkehrswelt, in der das Kind lebt, repräsentiert demzufolge auch in unterschiedlicher Weise und Ausprägung einzelne Gefahren und typische Gefährdungsprofile. Eine situativ orientierte Verkehrserziehung versucht, die konkrete Situation des Kindes zu beachten, die Situation, die ihrerseits durch sozioökonomische, ethnische, rechtliche und architektonische Kriterien mitbestimmt wird. Die Probleme, die Kinder ausländischer Familien mit dem Straßenverkehr haben, sind teilweise völlig andere, als diejenigen, vor die sich deutsche Kinder aus der Mittel- und Oberschicht gestellt sehen. Kleine Wohnungen, große Kinderzahl, Berufstätigkeit beider Eltern, ungenügende Spielfläche und hohe Verkehrsdichte in der Wohnumgebung sind Faktoren, die alle zusammengenommen und in unauflösbaren Zusammenhängen existent, mehr ungeschützte Verkehrsteilnahme, mehr Gefahrenexposition und damit höhere Unfallbelastung nach sich ziehen können.

Während die Bedingung der Akzeptanz einer Maßnahme durch die erziehenden Instanzen durch Information und Beteiligung an allen Stufen der Maßnahmenentwicklung erfüllt werden kann, sind die Bedingungen der Entwicklungsorientierung und des Situationsbezuges in erster Linie durch sorgfältige vorhergehende und die Maßnahme begleitende Analyse einzuhalten.

Alle drei genannten inhaltlichen Bedingungen müssen insofern als ein Gefüge von Bedingungen betrachtet werden, das in der Realität als ein oft mühsam auszuhandelnder Kompromiß entsteht: Maßnahmen müssen wissenschaftlich fundiert sein, sie müssen aber auch ein Maß an Praktikabilität und Robustheit gegenüber Alltagsbedingungen aufweisen, das den Trägern von Maßnahmen und den Erziehenden zum guten Schluß selbst die Verwirklichung ermöglicht. Verkehrspädagogische Maßnahmen lassen sich weder aus Forschungsergebnissen deduktiv ableiten noch aus langen praktischen Erfahrungen kumulativ zusammenfügen.

An konkreten Beispielen für dieses Vorgehen fehlt es nicht. Zuerst einmal kann auf Entstehung und Umsetzung und begleitende Analyse des vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat getragenen Programmes „Kind und Verkehr“ verwiesen werden. In dieses Programm sind letztendlich wissenschaftliche Grundlagen, Möglichkeiten unterschiedlicher Träger und Erfahrungen der Erziehungspraxis eingeflossen. Das Konzept als theoretische Vorgabe wie das Programm als Ausformung und Ausgestaltung des Konzepts werden wissenschaftlich untersucht; zusätzlichen Aufschluß geben die Erfahrungen mit den hunderttausenden von Eltern, die sich in den Veranstaltungen äußern, die Kritik und die Wünsche formulieren.[1]

In ganz ähnlicher Form wurde der „Kinderverkehrsclub“ der Deutschen Verkehrswacht durch eine wissenschaftliche Begleituntersuchung auf seine Akzeptanz und seine Wirksamkeit im Hinblick auf die angestrebten Zielvorstellungen hin analysiert.[2] Die Ergebnisse dieser Untersuchung hatten ebenso eine Rückmeldefunktion wie die vielfältigen Reaktionen der Eltern, die ihre Kinder als Mitglieder im Club angemeldet haben.

Der Versuch, neuere Erkenntnisse der Verkehrspädagogik und der Unfallforschung in die institutionalisierte Erziehung des Elementarbereichs hineinzutragen und besser zu verankern, führte im Rahmen eines umfassenden Entwicklungsprojektes „Verkehrserziehung im Kindergarten“ dazu, daß praktisch von Beginn an alle größeren Träger von Institutionen der vorschulischen Erziehung ebenso in alle Überlegungen und Schritte eingebunden wurden wie die Erzieherinnen selbst. Erst nach langen Diskussionen kam ein differenziertes Konzept zustande, an dessen Umsetzung und Verwirklichung alle Beteiligten inzwischen arbeiten.[3] Dem „Kindergartenmaterial“, das die Deutsche Verkehrswacht aus dem Programm des „Kinderverkehrsclub“ inzwischen entwickelt hat, gingen aufwendige Akzeptanzstudien voraus und eine wissenschaftliche Analyse wertete die Erfahrungen vieler Kindergärtnerinnen mit diesem neuen Material aus.

Alle Maßnahmen der letzten fünf Jahre, die auf dem Gebiet der vorschulischen Verkehrserziehung mit dem Anspruch größerer Verbreitung neu entwickelt oder überarbeitet wurden, tragen demnach den drei hier genannten inhaltlichen Bedingungen voll Rechnung. Es sind nicht mehr die autonomen Versuche von Experten, den Betroffenen ein fertiges Produkt zu überreichen, von dem man nur hoffen kann, daß es wirksam ist und bleibt, sondern es sind komplementäre und kooperative und für situations- und trägerspezifische Abwandlungen offene Maßnahmenbündel, die dabei entstanden sind.

Neben diesen inhaltlichen Bedingungen für die Wirksamkeit von Maßnahmen lassen sich formale Bedingungen beschreiben. Die erste dieser formalen Bedingungen läßt sich als „Kontinuität der Maßnahme“, die zweite als „Veränderbarkeit der Maßnahme“ bezeichnen.

Maßnahmen können kurzfristig oder sehr langfristig angelegt sein. Kurzfristige Maßnahmen haben Aktionscharakter, sie werden in der einschlägigen Literatur auch als „One-shot-programs“ zusammengefaßt. Damit ist gemeint, daß möglicherweise kurzzeitige Öffentlichkeitswirksamkeit das hervortretendste Kriterium dieser Programme ist. Es geht dabei meistens um Wettbewerbe, Preisausschreiben oder Anzeigenkampagnen oder ähnliche Maßnahmen. Nach allem was derzeit an Erkenntnissen über die Wirksamkeit unterschiedlicher Modelle zur gezielten Verhaltensbeeinflussung bekannt ist, muß davon ausgegangen werden, daß nur langfristig geplante und kontinuierlich verfolgte Strategien meßbare Veränderungen im Verhalten der Zielgruppe nach sich ziehen können. Eine Botschaft oder Information muß oft wiederholt, in unterschiedlichen Medien präsentiert und glaubhaft vermittelt werden, wenn sie Wirkung über den Tag hinaus erzeugen soll. Maßnahmen müssen auch eine Organisationsstruktur und eine personelle wie sachliche Ausstattung haben, die ihrerseits Voraussetzungen für Kontinuität sind. Viele Maßnahmen auf dem Gebiet der Verkehrspädagogik sind derzeit nicht nach diesem Kriterium materiall und logistisch gesichert; sie hängen an jährlich begrenzten Etats, und somit an administrativen Kriterien und nicht an sozialwissenschaftlich bedeutsamen. Maßnahmen bedürfen einer regelrechten kontinuierlichen Betreuung, Lenkung und Vertretung nach außen ebenso wie der Koordinierung untereinander.

Kurzfristige „One-shot-Programs“ sind in aller Regel nicht in der Lage, Verhaltensmuster in einer Zielgruppe zu verändern. Sie sind bestenfalls zur Ergänzung oder im Vorfeld langfristiger Programme und Maßnahmenbündel als Versuche zur kurzfristigen Erzeugung von Aufmerksamkeit in Medien zu vertreten, sonst muß ihnen, über diese subsidiäre Funktion hinaus, eine Wirksamkeit in dem hier behandelten Verständnis abgesprochen werden.

Die zweite formale Bedingung, die Berücksichtigung finden muß, kann mit „Veränderbarkeit der Maßnahme“ umschrieben werden. Maßnahmen und Maßnahmenbündel sind Antworten auf Herausforderungen, die man erkannt hat. Wenn sich die Herausforderungen, die Gefährdungen, die Verkehrswirklichkeit ändert, muß sich auch die Reaktion darauf ändern können, sonst wird sie zum Ritual und zur zwecklosen und wirkungslosen Aktivitätsdemonstration. Eine historische Betrachtung der letzten dreißig Jahre zeigt, daß sich kaum ein gesellschaftlicher Teilbereich so schnell und tiefgreifend verändert hat wie das Verkehrssystem. Von daher ist es unbedingt notwendig, gerade an langfristig bestehende Maßnahmen die Frage zu richten, ob und was sie eigentlich noch bewirken. Im vorschulischen Bereich ist als ein typisches Beispiel für die Weiterentwicklung der Wirklichkeit und das Hinterherlaufen der Pädagogik das Problem der radfahrenden Kleinkinder zu nennen. Was vor zehn Jahren noch kein bemerkenswertes Sicherheitsproblem war, ist heute eines geworden: Es sind vier- und fünfjährige Radfahrer, die zunehmend in Verkehrsunfälle verwickelt werden.

Maßnahmen, die – aus welchen Gründen auch immer – nicht reversibel und flexibel sind, die nicht im Sinne einer Anpassung an sich ändernde Umwelt und ihre Gefährdungen entsprechend modifizierbar sind, veralten und können nicht mehr wirksam sein. Sie verlieren mit der Zeit ihren Bezugspunkt in der Verkehrswirklichkeit, sie werden zu beständigen Antworten auf Fragen, die niemand mehr stellt. Maßnahmen auf dem Gebiet der vorschulischen Verkehrserziehung können demnach hinsichtlich ihrer Wirksamkeit auch unter den Kriterien von Kontinuität und Innovation betrachtet werden, wobei im Grunde beides zu gewährleisten ist. Der Bereitschaft zur Anpassung und zur Veränderung muß eine zeitlich wenigstens mittelfristige Perspektive entsprechen, in der sich die Maßnahme selbst entfaltet.

Die Wirksamkeit von verkehrspädagogischen Maßnahmen im vorschulischen Bereich kann und muß über individuelle und gefühlsmäßige Eindrücke der Beteiligten hinaus durch empirische Sozialwissenschaft nachgewiesen werden. Gegenüber diesem Instrumentarium der sozialempririschen Forschungsmethoden ist allerdings auch Skepsis und Vorsicht angebracht, wenn es um die Feststellung von erzieherischen Wirkungen bei Kindern im Vorschulalter geht. Sehr häufig werden beobachtbare Verhaltensweisen gemessen und überprüft, die sich infolge der gezielten Einwirkung nicht unbedingt verändert haben müssen. Gleichwohl können sich aber Umstrukturierungen von internen Denk- und Wahrnehmungsschemata vollzogen haben, die nicht unmittelbar nach einer Einflußnahme offen erkennbar sind. Aufgrund erzieherischer Interaktionen mit Kindern in dieser Alters- und Entwicklungsstufe können durchaus bedeutsame Wirkungen – etwa durch Spiele – erzielt werden, die

dann erst nach einiger Zeit und unter veränderten Rahmenbedingungen hervortreten und erkennbar werden.

Verkehrserziehung im Vorschulalter erhält ihre Legitimation nicht nur durch diejenige Summe von Wirkungen, die noch in dieser Altersstufe meßbar sind und die womöglich zu einer Veränderung im Verkehrsverhalten führen. Verkehrserziehung – als familiäre wie als institutionalisierte Veranstaltung – hat im Vorschulalter auch das allgemeine Ziel, langfristig angelegte Grundlagen für die späteren Formen der selbständigen Verkehrsteilnahme zu schaffen. Die kleinen Kinder von heute sind die jungen Fahranfänger von morgen.

Literatur:

- [1] Forschungsprogramm, 1980/1981, Bereich Unfallforschung (Bundesanstalt für Straßenwesen), Forschungsprojekt 8033, S. 113, Köln 1980
- [2] Briefs, D./Lennertz, A., Erprobung des Kinder-Verkehrs-Clubs. Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung Nr. 40, Köln 1980
- [3] Verkehrserziehung im Kindergarten. Deutsche Verkehrswacht/Deutscher Verkehrssicherheitsrat. Bonn 1982