

Evaluation des Zielgruppenprogramms „Aktion junge Fahrer“ (DVW) – Phase II

**Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen**

Mensch und Sicherheit Heft M 307



bast

Evaluation des Zielgruppenprogramms „Aktion junge Fahrer“ (DVW) – Phase II

von

Walter Funk
Thomas Rossnagel
Désirée Bender

unter Mitarbeit von

Alexander Barth, Marco Bochert,
Florian Detert, Lisa Erhardt,
Timon Hellwagner, Thilo Hummel,
Verena Maria Karg, Julia Kondrasch,
Hanna Schubert, Richard Zensen

Institut für empirische Soziologie (ifes)
Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg

**Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen**

Mensch und Sicherheit Heft M 307

bast

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

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

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

Nachdruck und photomechanische Wiedergabe, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Bundesanstalt für Straßenwesen, Stabsstelle Presse und Kommunikation.

Die Hefte der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen** können direkt bei der Carl Ed. Schünemann KG, Zweite Schlachtpforte 7, D-28195 Bremen, Telefon: (04 21) 3 69 03 - 53, bezogen werden.

Über die Forschungsergebnisse und ihre Veröffentlichungen wird in der Regel in Kurzform im Informationsdienst **Forschung kompakt** berichtet. Dieser Dienst wird kostenlos angeboten; Interessenten wenden sich bitte an die Bundesanstalt für Straßenwesen, Stabsstelle Presse und Kommunikation.

Die **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)** stehen zum Teil als kostenfreier Download im elektronischen BASt-Archiv ELBA zur Verfügung.
<https://bast.opus.hbz-nrw.de>

Impressum

Bericht zum Forschungsprojekt 81.0014
Evaluation des Zielgruppenprogramms
„Aktion junge Fahrer“ (DVW) – Phase II

Fachbetreuung

Hardy Holte

Referat

Grundlagen des Verkehrs- und Mobilitätsverhaltens

Herausgeber

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

Redaktion

Stabsstelle Presse und Kommunikation

Druck und Verlag

Fachverlag NW in der
Carl Ed. Schünemann KG
Zweite Schlachtpforte 7, D-28195 Bremen
Telefon: (04 21) 3 69 03 - 53
Telefax: (04 21) 3 69 03 - 48
www.schuenemann-verlag.de

ISSN 0943-9315

ISBN 978-3-95606-556-9

Bergisch Gladbach, Januar 2021

Kurzfassung - Abstract

Evaluation des Zielgruppenprogramms „Aktion junge Fahrer“ (DVW) – Phase II

Die vorliegende Evaluation untersucht die Wirkung von Verkehrssicherheitstagen an Schulen im Programm „Aktion junge Fahrer“ (AjF) der Deutschen Verkehrswacht (DVW). Hierzu wurden in einem Prüf- / Kontrollgruppendesign 5.227 Jugendliche und junge Erwachsene bis zu drei Mal befragt. Außerdem liegt zu 190 Verkehrssicherheitstagen ein „Datenblatt Aktionstag“ vor. An der separaten Befragung der Mitwirkenden an AjF nahmen 270 Ehrenamtliche teil.

Aufgrund des Erhebungsdesigns unterscheiden sich Teilnehmer und Nichtteilnehmer an AjF in geringem Ausmaß hinsichtlich soziodemographischer Merkmale und ihres Status der Verkehrsteilnahme. Allerdings trifft AjF nicht auf eine inhaltlich selektive Zielgruppe mit besonderer Affinität zum Thema „Verkehrssicherheit“.

Die AjF-Ziele, den Jugendlichen und jungen Erwachsenen eine adäquatere Selbsteinschätzung, eine erhöhte Gefahrensensibilisierung und ein sichereres Verhalten im Straßenverkehr zu vermitteln, werden nur teilweise erreicht. Kurzfristig zeigen sich zum Teil Einstellungsänderungen, die den Zielsetzungen entgegenstehen, es sind jedoch auch eine bessere Einschätzung von Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung, -vermeidung und -bewältigung sowie eine ausgeprägtere Gefahrenwahrnehmung zu beobachten. Langfristig zeigen sich in den quantitativen Prä- / Post-Messungen der itembasierten Analysen vereinzelt Effekte, die mit den Zielsetzungen von AjF in Einklang stehen. Anhand der subjektiven Selbsteinschätzungen der Jugendlichen ist überwiegend von positiven Wirkungen durch AjF auszugehen.

Bezüglich der Umsetzungstreue zeigt sich eine große Heterogenität in der Umsetzungsrealität, die auch auf eine fehlende Qualifizierung der Ehrenamtlichen hindeutet.

Insgesamt zeigt die Wirkungsevaluation das grundsätzliche Potenzial des Zielgruppenprogramms AjF auf. Aufgrund einer Vielzahl von Befunden ist allerdings davon auszugehen, dass der Programmteil „Projektbausteine“ in seiner eigentlichen Konzeption von den Ehrenamtlichen weitgehend nicht wie definiert wahrgenommen und in AjF kaum den Vorgaben gemäß umgesetzt wird. Die weitere Förderung von AjF durch das BMVI sollte an die Umsetzung der ganzen Breite des Programmangebo-

tes (Aktionselemente und Projektbausteine) gebunden werden.

Der Evaluationsbericht endet mit Ansatzpunkten zur Optimierung des Zielgruppenprogramms hinsichtlich Programminhalten, -organisation und -steuerung.

Evaluation of the target group programme "Campaign Young Driver" (DVW) – Phase II

The present evaluation examines the effect of so-called "road safety days" at schools in the "Campaign Young Driver" ("Aktion junge Fahrer", AjF) programme of the German Traffic Watch (Deutsche Verkehrswacht, DVW). For this purpose, 5,227 adolescents and young adults were interviewed up to three times in a test / control group design. In addition, there is also data available from an "event data sheet" for 190 campaign events. 270 volunteers took part in the separate survey of DVW members active in AjF.

Due to the survey design young participants and non-participants in AjF slightly differ with regard to socio-demographic characteristics and the status regarding their presence on the road. However, AjF does not encounter a target group that is selective with a particular affinity to the topic of "road safety".

The objectives of AjF – i.e. to convey the adolescents and young adults a more adequate self-assessment, an increased sensitisation for hazards, and a safer behaviour in road traffic – are only partly achieved. In the short term there partly appear changes in attitudes in the target group that contradict the objectives of AjF. But also a better assessment of the ability to detect, to avoid and to cope with hazards as well as a more pronounced hazard perception can be observed. In the long term the quantitative pre / post measurements of the survey items occasionally show effects that are consistent with the objectives of AjF. By means of the subjective self-assessments of the adolescents predominantly positive effects of AjF can be hypothesized.

Regarding the compliance there appears to be a great heterogeneity in the practical implementation of AjF that, inter alia, points to a missing qualification of the DVW volunteers.

In total the impact evaluation shows the fundamental potential of the target group programme AjF. Based on a variety of findings it appears that the programme part "project component" is to a large extent not perceived by DVW volunteers like it is defined in its original concept and hardly imple-

mented according to the guidelines. Further funding of AjF by the German Federal Ministry of Transport (BMVI) should be conditional to the implementation of the whole width of the particular programme (“action elements” and “project components”).

The evaluation report ends with introducing starting points for the optimisation of the target group programme with regard to programme content, programme organization and programme control.

Inhalt

Abkürzungen	8
1 Ausgangssituation, Ziele und Anlage des Berichts	9
1.1 Ausgangssituation der Evaluation.....	9
1.2 Einführende Information über das Zielgruppenprogramm.....	9
1.3 Erkenntnisinteresse und Ziele der Evaluation.....	10
1.3.1 Evaluationsphase I.....	10
1.3.2 Evaluationsphase II.....	11
1.4 Anlage des Berichts.....	11
2 Befunde zur Umsetzung von AjF aus Phase II der Evaluation	13
3 Anlage und Durchführung der Erhebungen	17
3.1 Erhebungsdesign.....	17
3.1.1 Feldzugang und Erhebungsinstrumente.....	17
3.1.2 Prüf- / Kontrollgruppendesign.....	17
3.1.3 Längsschnittbetrachtung der Teilnehmer und Nichtteilnehmer an AjF-Aktionstagen.....	17
3.1.4 Befragung der AjF-Umsetzer.....	18
3.1.5 Vorgehen bei der Datenerhebung.....	18
3.2 Erhebungsunterlagen und Frageprogramm.....	20
3.2.1 Informationsblätter.....	20
3.2.2 Basisbefragung der Teilnehmer und Nichtteilnehmer an AjF-Aktionstagen (t_0).....	21
3.2.3 Erste Nachbefragung der Teilnehmer an AjF-Aktionstagen (t_1).....	21
3.2.4 Zweite Nachbefragung der Teilnehmer und Nachbefragung der Nichtteilnehmer an AjF-Aktionstagen (t_2).....	21
3.2.5 Befragung der ehrenamtlichen Umsetzer von AjF.....	22
3.2.6 Datenblatt Aktionstag.....	22
3.2.7 Leitfaden zu den teilnehmenden Beobachtungen.....	22
3.3 Verlauf der Feldphase.....	22
3.3.1 Erstbefragung der Prüfgruppe.....	22
3.3.2 Erste Nachbefragung der Prüfgruppe.....	24
3.3.3 Zweite Nachbefragung der Prüfgruppe ..	24
3.3.4 Erstbefragung der Kontrollgruppe.....	25
3.3.5 Nachbefragung der Kontrollgruppe.....	25
3.3.6 Bereinigung der Stichprobe der Teilnehmer und Nichtteilnehmer an AjF-Aktionstagen.....	25
3.3.7 Datenblatt Aktionstag.....	26
3.3.8 Befragung der ehrenamtlichen Umsetzer von AjF.....	27
3.3.9 Teilnehmende Beobachtungen.....	27
3.3.10 Zusammenfassung.....	28
3.4 Anmerkungen zur Datenanalyse.....	28
3.4.1 Auswertungen zum Zeitpunkt t_0	29
3.4.2 Auswertungen zum Zeitpunkt t_1	30
3.4.3 Auswertungen zum Zeitpunkt t_2	30
3.4.4 Auswertungen des „Datenblatt Aktionstag“ und der AjF-Umsetzerbefragung.....	31
3.4.5 Zusammenfassung der Auswertungsstrategie.....	31
4 Selektivitätsanalyse	33
4.1 Soziodemographie.....	33
4.1.1 Alter und Geschlecht.....	33
4.1.2 Ausbildungsstatus und Schulabschluss.....	34
4.1.3 Regionale Verortung.....	35
4.1.4 Staatsangehörigkeit und gesprochene Sprachen.....	36
4.1.5 Zusammenfassung der Befunde zu den soziodemographischen Charakteristika der Befragten.....	37
4.2 Status der Verkehrsteilnahme.....	38
4.2.1 Fahrerlaubnisbesitz und bereits erworbene Fahrerlaubnisklassen.....	38
4.2.2 Derzeitige Fahrausbildung.....	39
4.2.3 Häufigkeit der Fahrzeugnutzung und Fahrleistung mit dem Pkw und motorisierten Zweirädern.....	40
4.2.4 Zusammenfassung der Befunde zum Status der Verkehrsteilnahme.....	41
4.3 Informierung über Verkehrssicherheit.....	41
4.3.1 Informierung in den letzten zwölf Monaten und genutzte Informationsquellen.....	41
4.3.2 Kontrollgruppe: Früherer Besuch von Aktionstagen zum Thema „Verkehrssicherheit“.....	43
4.3.3 Zusammenfassung der Befunde zum Informierungsverhalten.....	43
4.4 Überlegungen zur Berücksichtigung von Merkmalen zur Soziodemographie, dem Status der Verkehrsteilnahme und dem Informierungsverhalten beim Vergleich von Prüf- und Kontrollgruppe.....	43
4.5 Grundlegende Einstellungen zum Verkehr und zu motorisierter Mobilität.....	45
4.5.1 Normorientierung.....	45
4.5.2 Extramotive der Verkehrsteilnahme.....	46
4.5.3 Erwartete Konsequenzen Anderer.....	49

4.5.4	Überlegungen zur Berücksichtigung von grundlegenden Einstellungen zum Verkehr und zur motorisierten Mobilität beim Vergleich von Prüf- und Kontrollgruppe..	51	8.2.6	Bewertung der Aktionselemente: Spaßempfinden beim Ausprobieren	122
4.5.5	Zusammenfassung der Befunde zu grundlegenden Einstellungen zum Verkehr und zu motorisierter Mobilität	51	8.2.7	Bewertung der Aktionselemente: Anregung zu Einstellungsänderungen ..	124
5	AjF-Ziel: Adäquatere Selbsteinschätzung	53	8.2.8	Bewertung der Aktionselemente: Anregung zu Verhaltensänderungen.....	125
5.1	Einschätzung der eigenen Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung, -vermeidung und -bewältigung	53	8.2.9	Zusammenhang der Bewertung von Aktionselementen mit dem eigenen Erleben	126
5.2	Zutrauen in die eigenen Fahrfertigkeiten ..	58	8.2.10	Ehrenamtliche Umsetzer: Verhalten beim Betreuen der Aktionselemente	127
5.3	Zusammenfassung der Befunde zur Selbsteinschätzung	67	8.3	Diskussionsrunden / Projektbausteine.....	128
6	AjF-Ziel: Gefahrensensibilisierung	69	8.3.1	Angebotene Diskussionsrunden / Projektbausteine	129
6.1	Gefährdungseinschätzung potenziell kritischer Fahrsituationen	69	8.3.2	AjF-Teilnehmer: Teilnahme an Diskussionsrunden / Projektbausteinen	132
6.2	Einstellungen zur Normeinhaltung	80	8.3.3	Umsetzungstreue bei der Durchführung von Diskussionsrunden / Projektbausteinen	133
6.3	Zusammenfassung der Befunde zur Gefahrensensibilisierung	89	8.3.4	Bewertung der Diskussionsrunden / Projektbausteine	136
7	AjF-Ziel: Sicheres Verhalten im Straßenverkehr	91	8.4	Weitere Angebote am Aktionstag und Kooperationspartner der Verkehrswachten	142
7.1	Allgemeines Verkehrsverhalten.....	91	8.4.1	Weitere Angebote am Aktionstag	142
7.2	Fehlverhaltensweisen in den letzten zwei Wochen	100	8.4.2	Kooperationspartner der Verkehrswachten	142
7.3	Allgemeine Veränderungen verkehrssicherheitsrelevanter Einstellungen und Verhaltensweisen	105	8.5	Behandelte Schwerpunktthemen	143
7.3.1	Kurzfristige Einstellungs- und Verhaltensänderungen.....	105	8.5.1	Befunde aus der Befragung der Jugendlichen und jungen Erwachsenen	143
7.3.2	Langfristige Einstellungs- und Verhaltensänderungen.....	106	8.5.2	Befunde des „Datenblatt Aktionstag“	144
7.4	Zusammenfassung der Befunde zum Verhalten im Straßenverkehr	107	8.6	Wahrnehmung der Teilnehmer durch die Ehrenamtlichen	146
8	Umsetzungstreue im Programm „Aktion junge Fahrer“	109	8.7	Globalbeurteilung durch die Teilnehmer und Anmerkungen zu positiven und negativen Aspekten der Veranstaltung	149
8.1	Charakterisierung der AjF-Aktionstage im Beobachtungszeitraum	109	8.7.1	Globalbeurteilung durch die Teilnehmer	149
8.2	Aktionselemente	113	8.7.2	Anmerkungen zu positiven und negativen Aspekten der Veranstaltung.....	149
8.2.1	Angebotene Aktionselemente	113	8.8	Zusammenfassung der Befunde zur Umsetzungstreue	150
8.2.2	AjF-Teilnehmer: Teilnahme an Aktionselementen	117	9	Befunde der teilnehmenden Beobachtungen	155
8.2.3	Bewertung der Aktionselemente: Vermittlung neuer Inhalte zur Verkehrssicherheit	118	9.1	Durchführung von Projektbausteinen.....	155
8.2.4	Bewertung der Aktionselemente: Motivierung der Teilnehmer zum Ausprobieren.....	120	9.2	Erreichung der Zielgruppe	156
8.2.5	Bewertung der Aktionselemente: Verständliche Erklärung.....	121	9.3	Grad der Organisation der Veranstaltung und Ablaufstruktur.....	156
			9.4	Umgang der Verkehrswacht mit Teilnehmern	157
			9.4.1	Motivierung zur Teilnahme an Aktionselementen	157

9.4.2	Erklärung und Betreuung von Aktionselementen	157		
9.5	Zusammenfassung	158		
10	Rahmenbedingungen der Programmumsetzung	159		
10.1	Beschreibung der in AjF tätigen Umsetzer	159		
10.2	Beurteilung des Programms durch die Umsetzer	164		
10.2.1	Beurteilung der Programmmaterialien ..	164		
10.2.2	Beurteilung von Inhalt und Aufbau von AjF	165		
10.2.3	Umsetzungshäufigkeit und Gewinnung von Schulen und Ehrenamtlichen	167		
10.2.4	Globale Bewertung des Programms und der Tätigkeit	171		
10.3	Zufriedenheit der Umsetzer mit den Rahmenbedingungen	174		
11	Fazit zur Erreichung der Zielsetzungen von AjF	183		
11.1	Zusammenfassung der Befunde der Evaluation von AjF	183		
11.2	Gesamtfazit der Wirksamkeit von AjF	196		
11.3	Kritische Würdigung des methodischen Vorgehens der Evaluation	199		
12	Ansatzpunkte zur Optimierung des Zielgruppenprogramms AjF	203		
	Literatur	209		
ANHÄNGE				
	Anhang I: Tabellenverzeichnis	213		
	Anhang II: Abbildungsverzeichnis	223		
	Anhang III: Informationen und Materialien für AjF-Verantwortliche und Schulleiter	227		
	Anhang III-1: Erste Information für AjF- Verantwortliche			
	Anhang III-2: Informationen der Schulleitung			
	Anhang III-3: Beiliegende Schreiben für Materialienaussendung an Schulen und Verkehrswacht			
	Anhang III-4: Datenblatt Aktionstag			
	Anhang III-5: Liste E-Mail-Adressen ehren- amtlicher Umsetzer			
	Anhang IV: AjF-Basisbefragung der Jugendlichen und jungen Erwachsenen: Informations- blätter und Erhebungsunterlagen	237		
	Anhang IV-1: Informationsblatt für Prüfgruppe			
	Anhang IV-2: Fragebogen Basisbefragung Prüfgruppe			
	Anhang IV-3: Informationsblatt für Kontroll- gruppe			
	Anhang IV-4: Fragebogen Basisbefragung Kontrollgruppe			
	Anhang V: AjF-Befragung der Jugendlichen und jungen Erwachsenen: Erste Nach- befragung der Prüfgruppe	259		
	Anhang VI: AjF-Befragung der Jugendlichen und jungen Erwachsenen: zweite Nachbefragung	265		
	Anhang VI-1: Fragebogen für Prüfgruppe			
	Anhang VI-2: Fragebogen für Kontrollgruppe			
	Anhang VII: Befragung der ehrenamtlichen Umsetzer	275		
	Anhang VIII: Detailanalysen (Regressionsanalysen, Effektstärken etc.) zur AjF-Befragung der Jugendlichen und jungen Erwachsenen und Befragung der ehrenamtlichen Umsetzer	297		
	Anhang VIII zu Kapitel 4	299		
	Anhang VIII zu Kapitel 5	304		
	Anhang VIII zu Kapitel 6	312		
	Anhang VIII zu Kapitel 7	326		
	Anhang VIII zu Kapitel 8	338		
	Anhang VIII zu Kapitel 10	353		
	Die Anhänge III bis VIII sind im elektronischen BAST- Archiv ELBA unter https://bast.opus.hbz-nrw.de abrufbar.			

1 Abkürzungen

AjF	Aktion junge Fahrer
Allg.	Allgemein
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
bzw.	beziehungsweise
d. h.	das heißt
DVR	Deutscher Verkehrssicherheitsrat
DVW	Deutsche Verkehrswacht
et al.	et alii
etc.	et cetera
f / ff	folgende
FE	Fahrerlaubnis
Insg.	Insgesamt
KG	Kontrollgruppe
KiS	Kinder im Straßenverkehr
KuV	Kind und Verkehr
LVW	Landesverkehrswacht
mot.	motorisiertes / motorisierten
MW	Mittelwert
n	Anzahl der Befragten in der Stichprobe
n.s.	nicht signifikant
ÖVW	Örtliche Verkehrswacht
PDF	portable document file
PG	Prüfgruppe
sig.	signifikant
sog.	so genannt(e)
t_0 / W_0	Befragungszeitpunkt: Basisbefragung
t_1 / W_1	Befragungszeitpunkt: Erste Nachbefragung
t_2 / W_2	Befragungszeitpunkt: Zweite Nachbefragung
Tab.	Tabelle
u. a.	unter anderem
u. U.	unter Umständen
v. a.	vor allem
VE	Verkehrserziehung
vgl.	vergleiche

VA	Veranstaltung
VS	Verkehrssicherheit
VST	Verkehrssicherheitstag
z. B.	zum Beispiel

2 Mathematische Zeichen

n	Anzahl der Befragten
p	Signifikanzniveau
\bar{x}	arithmetischer Mittelwert
\tilde{x}	Median

1 Ausgangssituation, Ziele und Anlage des Berichts

1.1 Ausgangssituation der Evaluation

Während 15-Jährige lediglich eine Mofa-Prüfbescheinigung, bzw. – seit Mai 2013 in den Bundesländern Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen sowie seit April 2017 in Brandenburg und seit September 2017 in Mecklenburg-Vorpommern – die Fahrerlaubnis der Klasse AM erwerben können (vgl. FUNK, SCHRAUTH, ROSSNAGEL 2018; FUNK, STUMPF 2014), beginnt im Alter von 16 Jahren verbreitet die motorisierte Zweirad-Mobilität der Jugendlichen. Bereits ab dem Alter von 17 Jahren können Jugendliche begleitet Auto fahren (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010) und ab 18 Jahren dann selbstständig einen Pkw fahren (vgl. FUNK, SCHRAUTH 2016a; FUNK et al. 2012).

Jugendliche und junge Erwachsene im Alter von 15 bis 24 Jahren sind – trotz eines positiven zeitlichen Trends – nach wie vor besonders häufig in Verkehrsunfälle verwickelt:

- So verunglückten im Jahr 2016 in Deutschland 19.364 15- bis 17-Jährige bei Verkehrsunfällen, 83 davon starben. Je 100.000 Altersgleicher sind das 792 Verunglückte, je 1 Million Altersgleicher errechnen sich 34 getötete Jugendliche (vgl. DESTATIS 2017a: 5).
- Eine besondere Risikogruppe stellen die 18- bis 24-Jährigen dar. Das Statistische Bundesamt bescheinigt dieser Gruppe der jungen Erwachsenen „... das mit Abstand höchste Unfallrisiko im Straßenverkehr“. Folglich wird der Lebensabschnitt vom 18. bis zur Erreichung des 25. Lebensjahres auch als „... die sieben risikoreichsten Jahre“ bezeichnet (vgl. DESTATIS 2017b: 6).

In Zahlen ausgedrückt verunglückten im Jahr 2016 65.908 18- bis 24-Jährige, davon 435 tödlich. Bezogen auf 100.000 Altersgleiche errechnen sich 1.041 Verunglückte und bezogen auf 1 Million Altersgleiche 69 Getötete. 69,6 % der Verunglückten dieser Altersgruppe kommen als Pkw-Insassen zu Schaden, davon etwa zwei Drittel als Fahrer und etwa ein Drittel als Mitfahrer (vgl. DESTATIS 2017b: 8).¹

In der Literatur werden für das besonders hohe Unfallrisiko der jungen Fahrer sowohl die noch

fehlende Fahrerfahrung der Fahranfänger (sog. „Anfängerrisiko“) als auch typische alters- bzw. entwicklungsbedingte Einflüsse (sog. „Jugendlichkeitsrisiko“) verantwortlich gemacht (vgl. FUNK et al. 2012: 23ff; HOLTE 2012).

1.2 Einführende Information über das Zielgruppenprogramm

Das Programm „Aktion junge Fahrer“ (AjF) ist ein Zielgruppenprogramm der Deutschen Verkehrswacht (DVW), das aus Mitteln des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gefördert wird. Seit über 30 Jahren versucht AjF, dem besonders hohen Unfallrisiko von Fahranfängern entgegenzuwirken. Das zur Evaluation anstehende Programm richtet sich mittels persönlicher Ansprache („personale Kommunikation“) und der „Methode des erlebnisorientierten Lernens“ (DVW 2014: 1) im Rahmen von öffentlich zugänglichen Verkehrssicherheitstagen direkt an die Zielgruppe der Fahranfänger und jungen Fahrer zwischen 15 und 24 Jahren (vgl. FUNK, HIESINGER, JÖRG 2016; DVW 2016).

In diesem verkehrserzieherischen Programm werden bei den Verkehrssicherheitstagen sog. „Aktionsselemente“ und „Projektbausteine“ umgesetzt.

- Als Mitmachstationen / Aktionsselemente werden Vorführungen bzw. Demonstrationen bezeichnet, an denen die Jugendlichen / jungen Erwachsenen selbst aktiv werden und so mit allen Sinnen am eigenen Körper die Wirkungen unterschiedlicher Gefahrensituationen bzw. Sicherungstechniken im Straßenverkehr erleben können.²
- Daneben umfasst das Angebot von AjF auch sog. „Projektbausteine“, d. h. von einem Experten geleitete Gesprächs-, Diskussionsgruppen und Workshops zu zielgruppenspezifischen Problemen im Straßenverkehr.³

Als Ziele des Programms (vgl. DVW 2015a) lassen sich

- die Verbesserung der Selbsteinschätzung des eigenen Fahrvermögens und
- die Sensibilisierung für Gefährdungen und Gefahren im Straßenverkehr

identifizieren. Durch diese sollen, vermittelt über eine vernünftige und umsichtige Fahrweise bzw.

¹ Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im Folgenden nur eine Form des Geschlechts als pars pro toto verwendet. Eine Diskriminierung des anderen Geschlechts ist damit selbstverständlich nicht beabsichtigt.

² Vgl. hierzu FUNK, HIESINGER, JÖRG (2016: 23f).

³ Vgl. hierzu FUNK, HIESINGER, JÖRG (2016: 23ff).

allgemein ein verkehrssichereres Verhalten im Straßenverkehr,

- Unfälle vermieden bzw. die Zahl der Unfälle in der Zielgruppe gesenkt werden.

Die für jedes Aktionselement enumerierten Ziele konkretisieren zwar diese drei abstrakten Ziele von AjF inhaltlich (vgl. FUNK, HIESINGER, JÖRG 2016: 24f, Tab. 4-1a bis Tab. 4-1c), formulieren jedoch keine konkreten Zielgrößen, die durch die Ansprache der Jugendlichen erreicht werden sollen. Während die beiden erstgenannten Ziele sich, trotz fehlender konkreter Zielgrößen, durchaus inhaltlich operationalisieren und empirisch überprüfen lassen, schließen sich FUNK, HIESINGER, JÖRG (2016: 48) der Auffassung von HOLTE, PFAFFEROTH (2015: 106) an, dass die Betrachtung der Unfallhäufigkeiten als Indikator für die Wirksamkeit von Verkehrserziehungsmaßnahmen nicht sinnvoll ist, da ein Unfall ein relativ seltenes Ereignis darstellt, dessen Eintritt von unterschiedlichen Determinanten abhängig ist und dessen Vermeidung nicht kausal auf eine singuläre Verkehrserziehungsmaßnahme zurückgeführt werden kann.⁴

Im Jahr 2017 sollten die folgenden Schwerpunktthemen bedarfsgerecht in AjF umgesetzt werden (vgl. DVW 2017b):

- Risikoverhalten,
- Alkohol und Drogen,
- Begleitetes Fahren,
- Sichtbarkeit,
- Ablenkung sowie
- Themen aus der BMVI-Halbzeitbilanz des Verkehrssicherheitsprogramms 2011-2020, wie Regelkonformität und Geschwindigkeit oder Rücksichtnahme von und gegenüber Rad Fahrenden

1.3 Erkenntnisinteresse und Ziele der Evaluation

Die Evaluation des Zielgruppenprogramms „Aktion junge Fahrer“ ist in zwei Phasen unterteilt.

1.3.1 Evaluationsphase I

Das Ziel der Evaluationsphase I war die Klärung der Frage „... inwieweit die im Zielgruppenpro-

⁴ Vgl. hierzu FUNK, HIESINGER, JÖRG (2016: 53f).

gramm gewählten Veranstaltungen und Anspracheformen weiterhin zeitgemäß sind“.⁵ Hierzu erfolgte eine Analyse der inhaltlichen Grundlagen sowie der strukturellen und organisatorischen Voraussetzungen des Programms entlang der Indikatoren „Zielgruppe“, „Zielsetzung“, „Inhalte“, „Moderation als Kommunikationsform“ und „Prozess / Struktur“. Die Ergebnisse dieser Evaluationsphase sind in FUNK, HIESINGER, JÖRG (2016) niedergelegt und werden nachfolgend kurz zusammengefasst.

Die Autoren halten in ihrer zusammenfassenden Bewertung fest, dass

- das Programm „Aktion junge Fahrer“ konzeptionell als sehr gut bewertet werden kann,
- seine Zielsetzungen klar definiert sind und
- die Vermittlung verkehrssicherheitsrelevanter Inhalte an Jugendliche in Form des körperlichen Sinnenerlebens (Aktionselemente) kombiniert mit vertiefenden Diskussionen / Workshops (Projektbausteine) für die Zielgruppe der Jugendlichen und jungen Fahrer aus wissenschaftlicher Perspektive angemessen erscheint (vgl. FUNK, HIESINGER, JÖRG 2016: 52, 66).

Im Zuge der differenzierten Bewertung identifizieren die Autoren jedoch auch einige Punkte zur konzeptionellen Verbesserung des Programms (vgl. FUNK, HIESINGER, JÖRG 2016: 66ff). Diese betreffen

- die inhaltliche Erweiterung der Projektbausteine
Die Autoren regen die Erarbeitung und den Einsatz eines Projektbausteins zum Thema „Ablenkung – Handynutzung“ an.
- die Qualifikation der AjF-Umsetzer⁶
Die Autoren monieren das Fehlen einer verbindlichen und einheitlichen, der Sensibilität der

⁵ Vgl. die Leistungsbeschreibung zum FE 81.0009/2015 durch die BAST.

⁶ Da die bei AjF tätigen Ehrenamtlichen keine programm-spezifische Ausbildung durchlaufen, vermeidet die DVW für diese Personen die Bezeichnung „Moderatoren“. Dieser Nomenklatur wird auch in der vorliegenden Evaluation gefolgt und stattdessen neutral von „(ehrenamtlichen) Umsetzern“, „(mitwirkenden) Ehrenamtlichen“ oder einfach „Mitwirkenden“ gesprochen. Diese Begriffe beziehen sich auf alle bei AjF eingesetzten Ehrenamtlichen. Wenn nur jene Personen gemeint sind, die AjF-Veranstaltungen bei der DVW beantragen oder vor Ort organisieren, wird stattdessen von „Antragstellern“ oder „Koordinatoren“, seltener auch von „Veranstaltern“, gesprochen. Ehrenamtliche, die sich als Durchführende von AjF-Projektbausteinen bezeichnen, also eine spezifische Qualifikation zur Gruppenarbeit mit Jugendlichen erworben haben sollten, werden nachfolgend auch als „Moderatoren“ betitelt.

angesprochenen Thematiken jugendlicher Unfallgefährdung angemessene und für das Alter der Zielgruppe adäquate Mindestqualifikation für die ehrenamtlichen Umsetzer von AjF.

- die Häufigkeit und Qualität der Umsetzung der AjF-Projektbausteine

Die anspruchsvollen Gruppendiskussionen und Workshops scheinen nur vergleichsweise selten umgesetzt zu werden und es muss unterstellt werden, dass die Umsetzungsqualität stark variiert. Letztlich wird moniert, dass die Projektbausteine ihr verhaltenspräventives Potenzial nicht optimal entfalten können.

- die Internetpräsenz des Zielgruppenprogramms FUNK, HIESINGER, JÖRG (2016: 67) vermischen eine Dachmarke AjF im Internet, die den expliziten Schwerpunkt der verkehrserzieherischen Aktionstage („Face-to-face“) im jugendtypischen Medium Internet flankiert.

- das statistische Monitoring der Programmumsetzung

Im Zielgruppenprogramm AjF fehlt bisher eine detaillierte Datenbasis zur Umsetzung der einzelnen Aktionselemente und Projektbausteine. Die Möglichkeit einer zeitnahen Steuerung der Programmumsetzung und Qualitätssicherung wird somit vergeblich.

- die Qualitätssicherung und -entwicklung

Die Autoren regen in diesem Zusammenhang die Diskussion einer Aus- / Fortbildung für die ehrenamtlichen AjF-Umsetzer und den Einsatz einer standardisierten Dokumentation der Projektstage zum statistischen Monitoring der Programmumsetzung an.

Außerdem wurde in Phase I ein Evaluationsdesign zur Prüfung der Wirksamkeit von AjF erarbeitet.

1.3.2 Evaluationsphase II

Im Rahmen der zweiten Phase der Evaluation des Zielgruppenprogramms „Aktion junge Fahrer“ soll untersucht werden, inwieweit die im Programm definierten Zielsetzungen erreicht werden (Wirkungsanalyse) und inwiefern die Programmteilnehmer sich hinsichtlich bestimmter soziodemographischer Merkmale von anderen Jugendlichen und jungen Erwachsenen unterscheiden (Selektivität der Teilnehmer).⁷

⁷ Vgl. die Leistungsbeschreibung zum FE 81-0014/2016 durch die BAST.

Zur Umsetzung der Wirkungsanalyse wurden in Phase II der Evaluation

- das in Phase I erarbeitete Forschungsdesign aufgegriffen und inhaltlich sowie hinsichtlich des Prozederes optimiert,
- für die Teilnehmer (Prüfgruppe, PG) und die Umsetzer Fragebogen erarbeitet, die aus der jeweiligen Akteursperspektive eine Bewertung der Wirkung des Zielgruppenprogramms AjF zulassen,
- eine Kontrollgruppe (KG) von Nichtteilnehmern rekrutiert und mit einem eigens entwickelten Fragebogen beschickt sowie
- das überarbeitete Forschungsdesign anhand der entwickelten Erhebungsinstrumente im Feld umgesetzt.

Der vorliegende Bericht informiert über den Verlauf der Phase II der Evaluation von AjF und stellt die gewonnenen Erkenntnisse über das betrachtete Zielgruppenprogramm sowie sich dadurch ergebende Implikationen vor. Schließlich werden konkrete Handlungsempfehlungen zur weiteren Optimierung und zukünftigen Umsetzung von AjF herausgearbeitet.⁸

1.4 Anlage des Berichts

Nach den grundlegenden Ausführungen in diesem Kapitel, folgt in Kapitel 2 eine Zusammenfassung der Befunde zur Anlage und Umsetzung von AjF, die im Zuge von Phase II erarbeitet wurden. In Kapitel 3 wird auf die Anlage und Durchführung der Erhebungen im Rahmen der Wirkungsevaluation und die Strategie der Auswertung eingegangen. Die Selektivität der Teilnehmer an AjF im Vergleich zu den Nichtteilnehmern wird hinsichtlich soziodemographischer Merkmale, dem Status der Verkehrsteilnahme, dem Informationsverhalten und verschiedenen grundlegenden Einstellungen zum Verkehr und zur motorisierten Mobilität in Kapitel 4 behandelt.

Darauffolgend wird die Wirkung von AjF auf verkehrssicherheitsrelevante Einstellungen und Verhaltensweisen im Hinblick auf die Zielsetzungen des Programms beurteilt. Dabei beschäftigt sich Kapitel 5 mit dem Ziel der adäquateren Selbstein-

⁸ Ohne tatkräftige Unterstützung wäre diese Evaluation nicht möglich gewesen. An dieser Stelle sei daher ausdrücklich allen an der Evaluation beteiligten Personen gedankt. Hierbei sind insbesondere der Projektreferent der DVW, Herr Simon Wagner, die Ehrenamtlichen des Programms AjF, die mitwirkenden Schulen sowie – nicht zuletzt – die befragten Jugendlichen und jungen Erwachsenen zu nennen.

schätzung, Kapitel 6 mit der angestrebten Gefahrensensibilisierung und Kapitel 7 mit dem Ziel des sicheren Verhaltens im Straßenverkehr.

Inwieweit das Programm AjF wie vorgesehen umgesetzt wird („Umsetzungstreue“), wird in Kapitel 8 betrachtet. Kapitel 9 fasst die Eindrücke des Evaluationsteams aus teilnehmenden Beobachtungen an 14 AjF-Verkehrssicherheitstagen zusammen. Darüber hinaus erfolgen in Kapitel 10 die Beschreibung der im Programm tätigen Umsetzer sowie deren Bewertung des Zielgruppenprogramms und der Zufriedenheit mit den Rahmenbedingungen sowie der Kommunikation im Verband. Abschließend wird in Kapitel 11 ein Fazit zur Beurteilung der Wirkung des Programms gezogen und in Kapitel 12 werden Handlungsempfehlungen zur Optimierung von AjF gegeben.

Der Bericht wird durch Verzeichnisse der verwendeten Abkürzungen und Literatur sowie umfangreiche Anhänge mit einem Tabellen- und Abbildungsverzeichnis sowie der Dokumentation von Erhebungsinstrumenten und statistischen Detailanalysen komplettiert.

2 Befunde zur Umsetzung von AjF aus Phase II der Evaluation

Als Schwerpunktthemen von AjF im Jahr 2017 enumeriert die DVW (2017b) die folgenden Aspekte:

- Risikoverhalten,
- Alkohol und Drogen,⁹
- Begleitetes Fahren,
- Sichtbarkeit,
- Ablenkung (vgl. hierzu DVW 2017c) sowie
- aus der BMVI-Halbzeitbilanz des Verkehrssicherheitsprogramms 2011 bis 2020 (vgl. BMVI 2015), die Themen
 - Risikokonformität und Geschwindigkeit sowie
 - Rücksichtnahme von und gegenüber Rad Fahrenden.

Im Schlussbericht zur Evaluationsphase I haben FUNK, HIESINGER, JÖRG (2016: 66) die inhaltliche Erweiterung der AjF-Projektbausteine um das Thema „Ablenkung“ angeregt. Mit DVW (2017c) greift der Umsetzer dieses Thema nun explizit auf.

Der von FUNK, HIESINGER, JÖRG (2016: 66f) bemängelten Qualifikation der Ehrenamtlichen begegnet die DVW jetzt mit einem Qualifikationsnachweis für Umsetzende der AjF-Projektbausteine (vgl. DVW 2017d).

Bei ihrer Analyse der Häufigkeit der Programmveranstaltungen in Phase I der Evaluation, standen die Autoren vor dem Problem einer unzureichend differenzierten Dokumentation der AjF-Umsetzung (vgl. FUNK, HIESINGER, JÖRG 2016: 33f). Zwar war die Anzahl der AjF-Veranstaltungen und -Aktionsstage bekannt, jedoch konnte keine Angabe über

- die Anzahl der Veranstaltungen im Schulkontext und
- die Häufigkeit der Umsetzung einzelner Aktionsselemente oder Projektbausteine gemacht werden.

⁹ Während noch im Zwischenbericht zur Evaluationsphase I das Fehlen einer „Best practice“-Beschreibung zum Projektbaustein „Drogen“ bemängelt wurde (vgl. FUNK, JÖRG 2015: 32, 41), lag diese Beschreibung bereits zum Zeitpunkt der Endberichterstattung zur Phase I vor (vgl. FUNK, HIESINGER, JÖRG 2016: 26).

Zur Abschätzung der Anteile von AjF-Veranstaltungen, die auf einem (öffentlich zugänglichen) Schulgelände oder auf einem öffentlichen Platz stattfinden, liegen im Zuge der Datenerhebungsarbeiten (vgl. Kapitel 3) nunmehr Zahlen vor. Sowohl die Programmverantwortlichen auf der Bundesebene als auch ehrenamtliche Programmumsetzer kamen in Phase I der Evaluation auf die großen Unterschiede zwischen der Umsetzung von AjF-Verkehrssicherheitstagen in Bildungseinrichtungen und auf öffentlichen Plätzen zu sprechen. Während bei Veranstaltungen mit Schülern auf dem Gelände von allgemein- oder berufsbildenden Schulen ein konzentriertes Lernen möglich sei, ginge es auf öffentlichen Plätzen meist lediglich um ein kurzes Vorbeischaun. Entsprechend sind je nach Setting unterschiedliche Lerneffekte und Programmwirkungen zu erwarten (vgl. FUNK, HIESINGER, JÖRG 2016: 33, 55f). Im Vergleich der beiden Settings erscheint die Programmumsetzung im Schulkontext verbindlicher, intensiver, gewährleistet eine zeitlich längere Beschäftigung mit dem Thema und ermöglicht die Teilnahme an mehreren Aktionselementen sowie gegebenenfalls Projektbausteinen. Wenn, wie im Erhebungszeitraum, weniger als die Hälfte der AjF-Veranstaltungen auf Schulgelände stattfinden, schmälert dies die potenziell mögliche Verbindlichkeit, Intensität und Längerfristigkeit der Beschäftigung mit jugendspezifischen Themen der Verkehrssicherheit.

In einer aktuellen Zusammenstellung (vgl. DVW 2018a; 2017a) liegen für die letzten Jahre nun zumindest „Richtwerte“ über die Anzahl der umgesetzten Projektbausteine und deren Aufschlüsselung auf die einzelnen Themen vor, die auf einer „Stichwortanalyse“ der eingereichten Veranstaltungsbeschreibungen beruhen (vgl. DVW 2017a: Ohne Seite). Der Herausgeber macht in seinen Erläuterungen der Daten explizit auf eine Reihe von Besonderheiten aufmerksam, die bei der Interpretation dieser Daten beachtet werden müssen:

- So werden nur Projektbausteine aufgelistet, für die auch eine Aufwandsentschädigung abgerechnet wurde. D. h. es wird eine unbekannt hohe Anzahl weiterer umgesetzter Projektbausteine vermutet, für die keine Abrechnung stattfand, z. B. weil sie von Polizisten im Dienst durchgeführt wurden.
- Bis zum Jahr 2015 waren die Projektbausteine als Praxisleitfaden („Best practice“) konzipiert. Ab dem Jahr 2016 wurden die dort niedergelegten Inhalte verbindlich. Dies erklärt den dramatischen Rückgang der umgesetzten Projektbausteine zwischen 2015 und 2016. Die DVW geht davon aus, dass in den Jahren 2016 und 2017

sehr wohl Workshops und Diskussionen zu den einschlägigen Themen durchgeführt wurden. Da sie allerdings nicht dem nun verbindlichen Praxisleitfaden entsprachen, konnten sie nicht als Projektbausteine abgerechnet werden.

- Die mittels einer „Stichwortanalyse“ identifizierten Themen der Projektbausteine konnten häufiger nicht eindeutig erschlossen werden.

Die Daten aus DVW (2018a; 2017a), die in Tab. 2-1 zusammengefasst werden, legen folgende Schlussfolgerungen nahe:

- Projektbausteine waren im betrachteten Zeitraum im Zielgruppenprogramm AjF nie weit verbreitet.
- Die Anzahl der AjF-Veranstaltungen mit Projektbausteinen hat zwischen 2011 und 2015

abgenommen. Mit der Verbindlichkeitserklärung der Praxisleitfäden ist sie seit 2016 sogar regelrecht eingebrochen.

- Bis zum Jahr 2015 fand jeweils knapp die Hälfte der AjF-Veranstaltungen mit Projektbausteinen in einem einzigen Bundesland, Mecklenburg-Vorpommern, statt.
- Die Anzahl der Bundesländer, in denen Veranstaltungen mit Projektbausteinen stattfanden, nahm im Beobachtungszeitraum bis 2016 ab und verharrte 2017 auf diesem niedrigen Niveau.
- Die Anzahl der umgesetzten (identifizierbaren) Projektbausteine hat zwischen 2011 und 2014 leicht geschwankt und sank in den Jahren danach drastisch.

	Jahr						
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Veranstaltungen							
Anzahl AjF-Veranstaltungen mit Projektbausteinen (n)	43	42	41	40	36	14	12
Anzahl aller AjF-Veranstaltungen (n) ¹⁾	416	405	439	466	494	440	408
Anteil der AjF-Veranstaltungen mit Projektbausteinen (%)	10,4	10,4	9,3	8,6	7,3	3,2	2,9
<i>Davon:</i>							
Anzahl AjF-Veranstaltungen mit Projektbausteinen in Mecklenburg-Vorpommern (n)	20	20	19	16	17	0	0
Anzahl AjF-Veranstaltungen mit Projektbausteinen in allen anderen Bundesländern (n)	23	22	22	24	19	14	12
Anzahl der Bundesländer, in denen Veranstaltungen mit Projektbausteinen umgesetzt wurden (n)	9	6	6	5	5	4	4
Projektbausteine							
Anzahl umgesetzter Projektbausteine (n) ²⁾	43	49	42	45	37	22	16
<i>Davon:</i>							
Anzahl umgesetzter Projektbausteine mit unbekannter Thematik (n)	37	26	23	21	20	3	6
Anzahl umgesetzter Projektbausteine mit bekannter Thematik (n)	6	23	19	24	17	18	10
<i>Davon:</i>							
Der Verkehrsunfall und seine Folgen (n)	1	5	5	5	4	7	2
Designierter Fahrer (n)	1	1	0	2	3	3	2
Fahrzeugsicherheit – Unfallursachen (n)	0	2	2	0	1	0	2
Risikofaktor Mensch (n)	1	7	7	12	6	4	0
Alkohol und Drogen (n)	3	8	5	5	3	5	4

Quelle: DVW (2018a; 2017a); FUNK, HIESINGER, JÖRG (2016: 33);

¹⁾ Anzahl 2016 aus DVW (2016); Anzahl 2017: persönliche Mitteilung des Projektreferenten der DVW am 12.03.2018;

²⁾ Bei einer Veranstaltung können mehrere Projektbausteine umgesetzt worden sein.

Tab. 2-1: Im Zielgruppenprogramm AjF umgesetzte Projektbausteine

Die Auszählung der im Zeitraum zwischen April und September 2017 gemeldeten AjF-Veranstaltungen und die Datenanalyse aus DVW (2018a;

2017a) lässt das Zielgruppenprogramm AjF in einem anderen Licht erscheinen, als noch im

Schlussbericht zur Phase I nahegelegt (vgl. FUNK, HIESINGER, JÖRG 2016: 65f):

- Weniger als die Hälfte der im Erhebungszeitraum genehmigten AjF-Veranstaltungen fand auf einem (öffentlich zugänglichen) Schulgelände statt. Dort wird die Zielgruppe in einem organisatorischen Rahmen angesprochen, der prinzipiell bessere Möglichkeiten für die verbindliche, intensive und zeitlich längerfristige Beschäftigung mit dem Thema Verkehrssicherheit bietet. Im Umkehrschluss muss bei vielen Veranstaltungen im sonstigen öffentlichen Raum unterstellt werden, dass ihr Setting die beabsichtigten Lerneffekte und Programmwirkungen nur suboptimal unterstützen kann.
- Die Konzeption eines Zusammenspielens von Aktionselementen – mit ihren vielfältigen Formen der kinästhetischen Wahrnehmung („körperliches Sinnenerleben“) bzw. Eintauchen in die virtuelle Realität (Simulatoren) – und Projektbausteinen – mit vertiefenden Diskussionen und Workshops – wurde in dieser Form nie großflächig oder in größerer Anzahl umgesetzt. Der im Schlussbericht zur Phase I der Evaluation von AjF herausgestellte Vorteil des Zusammenwirkens von Theorie (Projektbausteinen) und Praxis (Aktionselementen) (vgl. FUNK, HIESINGER, JÖRG 2016: 52) kann so nicht ausreichend zum Tragen kommen. Vielmehr muss eine deutliche Diskrepanz zwischen der Konzeption (Anspruch) von AjF, wie sie in den schriftlichen Materialien niedergelegt ist, und der tatsächlichen Umsetzung der Programminhalte (Wirklichkeit) festgehalten werden.
- Zudem nehmen die Anzahl der AjF-Veranstaltungen mit Projektbausteinen und die Anzahl der Bundesländer, in denen diese umgesetzt werden, im Zeitverlauf ab. D. h. es sind keine Bestrebungen erkennbar, die Attraktivität oder Voraussetzungen der Umsetzung von AjF-Projektbausteinen zu fördern. Hier dürfte sich auch die fehlende Aus- und Fortbildung von bei AjF eingesetzten Ehrenamtlichen niederschlagen.
- Auch wenn es in den letzten Umsetzungsjahren Diskussionsveranstaltungen zu den einschlägigen Themen der Projektbausteine gegeben haben sollte – worauf auch die Einlassungen der befragten AjF-Teilnehmer und AjF-Umsetzer (vgl. Abschnitt 8.3.1) durchaus hindeuten – fehlt für diese Veranstaltungsteile, die nicht als Projektbausteine abgerechnet wurden (z. B. weil sie von Polizisten im Dienst durchgeführt wurden oder den verpflichtenden Vorgaben der DVW nicht entsprachen), jegliche Information

zu didaktischer Konzeption, inhaltlicher Tiefe und pädagogischer Angemessenheit der Umsetzung.

Für die Phase II der Evaluation des Zielgruppenprogramms AjF muss vor diesem Hintergrund festgehalten werden, dass

- mit der (erhebungstechnisch bedingten) Auswahl der Prüfgruppe aus AjF-Veranstaltungen an Schulen möglicherweise eine Positivauslese besonders intensiv mit Verkehrssicherheitsinhalten beschulter AjF-Teilnehmer befragt wird und
- die Umsetzung der Projektbausteine aufgrund ihres seltenen Angebots in der Praxis nicht evaluiert werden kann. Vielmehr kann die Evaluation nur die tatsächliche Umsetzung von AjF in den Blick nehmen, also die Art und Weise, wie AjF sich derzeit den Jugendlichen gegenüber präsentiert – nämlich weitgehend ohne die Umsetzung von Projektbausteinen.

3 Anlage und Durchführung der Erhebungen

Dieses Kapitel informiert über die Anlage und Durchführung der Befragungsstudien zur Evaluation des Zielgruppenprogramms AjF. Dazu wird zunächst auf das umgesetzte Erhebungsdesign und einige hiermit verbundene, spezifische Charakteristika der durchgeführten Erhebungen eingegangen. Dabei werden auch im Verlauf von Phase II erfolgte Anpassungen und Erweiterungen des geplanten Vorgehens erläutert. Anschließend werden die verwendeten Erhebungsunterlagen und die in der Untersuchung erhobenen Frageninhalte vorgestellt sowie der Verlauf der Feldphase skizziert. Den Abschluss bilden Anmerkungen zur statistischen Methodik in der nachfolgenden Datenanalyse.

3.1 Erhebungsdesign

3.1.1 Feldzugang und Erhebungsinstrumente

Als Ergebnis ihrer inhaltlichen, strukturellen und prozeduralen Analyse von AjF im Rahmen von Phase I der Evaluation schlagen FUNK, HIESINGER, JÖRG (2016) die Befragung von Teilnehmern und Nichtteilnehmern am Zielgruppenprogramm in Form eines sog. quasi-experimentellen Prüf- / Kontrollgruppendesigns mit Messwiederholung sowie die Befragung der im Programm mitwirkenden Ehrenamtlichen vor. Dabei wurde eine Beschränkung der Evaluation auf solche Aktionstage vorgeschlagen, die auf dem Gelände von allgemein- oder berufsbildenden Schulen stattfinden.¹⁰

Diesen Anregungen wurde bei der Weiterentwicklung des Untersuchungsdesigns entsprochen. Im Verlauf von Phase II der Evaluation wurde das von FUNK, HIESINGER, JÖRG (2016) entworfene Konzept also größtenteils aufgegriffen, dabei aber hinsichtlich einiger Aspekte geändert und zusätzlich um einige weitere Elemente ergänzt. Dabei kamen im Fall der Befragung von Teilnehmern hauptsächlich und bei der Befragung von Nichtteilnehmern an AjF ausschließlich Online-Fragebogen als Erhebungsinstrumente zum Einsatz. Auch die Befragung der AjF-Umsetzer erfolgte bis auf wenige Ausnahmen in Form einer internetgestützten Befragung. Im Folgenden sollen kurz die wesentlichen Charakteristika des umgesetzten Untersuchungsdesigns umrissen werden.

¹⁰ Für eine ausführliche Begründung vgl. FUNK, HIESINGER, JÖRG (2016: 55f).

3.1.2 Prüf- / Kontrollgruppendesign

Die Evaluation der Auswirkungen der Teilnahme an AjF auf die verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungen und Verhaltensweisen der Zielgruppe stützt sich hauptsächlich auf eine Kontrastierung der Programmteilnehmer („Prüfgruppe“) mit Personen, die im Beobachtungszeitraum an keinem AjF-Aktionstag teilgenommen haben („Kontrollgruppe“).¹¹ Mithilfe dieses Vorgehens soll sichergestellt werden, dass etwaige Einstellungs- oder Verhaltensänderungen in der Prüfgruppe auch tatsächlich auf die aktuelle Teilnahme an AjF zurückgeführt werden können und nicht z. B. durch einen allgemeinen Trend hervorgerufen wurden.

In der vorliegenden Evaluation setzt sich die Prüfgruppe somit aus Jugendlichen und jungen Erwachsenen zusammen, die im Zeitraum von Mai bis einschließlich September 2017 („Beobachtungszeitraum“) einen AjF-Aktionstag an einer allgemein- oder berufsbildenden Schule besucht haben. In der Kontrollgruppe befinden sich hingegen Personen, die im Beobachtungszeitraum keinem derartigen „Treatment“ ausgesetzt waren.

3.1.3 Längsschnittbetrachtung der Teilnehmer und Nichtteilnehmer an AjF-Aktionstagen

Im Befragungsteil der vorliegenden Untersuchung wurde unter anderem auf den Vorschlag aus Phase I der Evaluation zurückgegriffen, die Teilnehmer und Nichtteilnehmer an AjF-Aktionstagen mehrmals zu befragen:

„Zur Evaluierung einer Intervention – wie dem AjF-Verkehrssicherheitstag – ist eine Vorher-Nachher-Untersuchung mit einer ersten Befragung zeitlich vor der Veranstaltung und mindestens einer weiteren Befragung nach der Veranstaltung sinnvoll“ (FUNK, HIESINGER, JÖRG 2016: 56).

Für die Umsetzung des Längsschnittdesigns wurden drei Messzeitpunkte festgelegt:

- Die sog. „Basisbefragung“ war für die in die Stichprobe gelangten AjF-Teilnehmer möglichst noch vor ihrer Partizipation am Aktionstag anberaumt.¹²

¹¹ Prüfgruppe und Kontrollgruppe werden im weiteren Verlauf dieses Berichts auch als „Untersuchungsgruppen“ bezeichnet.

¹² Nach den Angaben der Befragten zum Datum des Aktionstages ergibt sich ein Anteil von 55,9 % der AjF-Teilnehmer, die noch vor der Veranstaltung an der Basisbefragung teilgenommen haben. 34,9 % haben sich während des Akti-

- Die erste Nachbefragung sollte dann in zeitlicher Nähe zum Aktionstag, aber nicht unmittelbar an diesen anschließend, erfolgen (vgl. FUNK, HIESINGER, JÖRG 2016: 56). Um diesem Anspruch zu genügen, wurde ein zeitlicher Abstand von etwa zwei Wochen zwischen Aktionstag und erster Nachbefragung anvisiert.
- Schließlich wurde zur Überprüfung der langfristigen Auswirkungen einer Programmteilnahme noch eine zweite Nachbefragung der Prüfgruppe vorgenommen, die etwa zwei Monate nach dem Besuch des AjF-Aktionstages durch die Jugendlichen stattfinden sollte.

Im Fall der Kontrollgruppe wurde das Erhebungsdesign auf zwei Befragungszeitpunkte im Abstand von etwa zwei Monaten beschränkt, da ohne eine zwischenzeitliche Intervention keine substantiellen Änderungen der Einstellungen und Verhaltensweisen der Befragten innerhalb eines Zeitraumes von wenigen Wochen nach der Erstbefragung – analog zur ersten Nachbefragung der Prüfgruppe – plausibel zu erwarten waren.

Für die Einladung zu den Nachbefragungen konnten die Jugendlichen und jungen Erwachsenen aus Prüf- und Kontrollgruppe in der Basisbefragung eine E-Mail-Adresse und / oder eine Handynummer angeben. Mithilfe dieser Kontaktmöglichkeiten konnten die Jugendlichen dann zu den vorgesehenen Zeitpunkten zur ersten bzw. zweiten Nachbefragung eingeladen werden, die ausschließlich online stattfanden.¹³

Das Untersuchungsdesign zur Befragung der Teilnehmer und Nichtteilnehmer an AjF-Aktionstagen wird in Bild 3-1 nochmals grafisch veranschaulicht. Durch das umgesetzte Erhebungsdesign ergibt sich also eine Untersuchungsanordnung mit drei Messzeitpunkten, die im weiteren Verlauf dieses Berichts auch anhand der Kürzel W_0 / t_0 (Basisbefragung von Prüf- und Kontrollgruppe), W_1 / t_1 (Erste Nachbefragung der Prüfgruppe) und W_2 / t_2 (Zweite Nachbefragung der Prüfgruppe bzw. Nachbefragung der Kontrollgruppe) angesprochen werden.

onstages an der Befragung beteiligt. Für 9,2 % der Befragten erfolgte die Erstbefragung zeitlich nach der Teilnahme am Aktionstag.

¹³ Dieses Vorgehen zur wiederholten Kontaktierung der Zielgruppe hat sich bereits in vorherigen Studien (vgl. FUNK, SCHRAUTH, ROSSNAGEL 2018; FUNK, SCHRAUTH 2016a, 2016b; FUNK, GRÜNINGER 2010) sowohl unter methodischen als auch unter datenschutzrechtlichen Gesichtspunkten bewährt.

3.1.4 Befragung der AjF-Umsetzer

Die Befragung von Teilnehmern und Nichtteilnehmern an AjF-Aktionstagen wird in der vorliegenden Evaluation durch die Befragung der im Programm tätigen ehrenamtlichen Umsetzer ergänzt. Diese Befragung erfüllt die folgenden Funktionen:

- Durch die Abschätzung der Umsetzungstreue hinsichtlich der AjF zugrundeliegenden Konzepte kann der Einfluss der Umsetzung auf die Wirkung des Programms beleuchtet werden.
- Darüber hinaus deckt die Umsetzerbefragung auch Aspekte der subjektiven Einschätzung des eigenen Engagements und der Programmumsetzung ab und stellt somit auch ein Feedback-Instrument zur formativen Evaluation des Zielgruppenprogramms AjF dar.

In der Befragung der bei AjF tätigen Umsetzer sollte an alle der DVW bekannten, ehrenamtlichen Mitwirkenden im betrachteten Zielgruppenprogramm per E-Mail oder mithilfe von Informationsblättern herangetreten werden (Vollerhebung), um sie zur Teilnahme an einer Online-Befragung einzuladen.

3.1.5 Vorgehen bei der Datenerhebung

Im Vergleich zu dem in Phase I erarbeiteten Untersuchungsdesign (vgl. FUNK, HIESINGER, JÖRG 2016: 55ff) war in Phase II der Evaluation eine Anpassung des Vorgehens bei der Datenerhebung an die vorgefundenen, tatsächlichen Gegebenheiten der Maßnahmenumsetzung notwendig.

- Ausweitung des Erhebungsgebietes

Für die Erhebungen in Prüf- und Kontrollgruppe sollte ursprünglich jeweils ein Bundesland aus den alten und den neuen Bundesländern berücksichtigt werden. Die Auswahl der entsprechenden Bundesländer sollte dabei derart erfolgen, dass solche Bundesländer mit einer besonders hohen Anzahl an AjF-Aktionstagen im Erhebungszeitraum für die Evaluation herangezogen werden. Allerdings stellte sich die Beschränkung der Datenerhebung in der Prüfgruppe auf die Bundesländer Nordrhein-Westfalen und Sachsen-Anhalt auf Basis der Verteilung der AjF-Aktionstage an allgemein- oder berufsbildenden Schulen schnell als nicht praktikabel heraus (vgl. FUNK, BENDER, ROSSNAGEL 2017: 9). Daher wurden zunächst die Bundesländer Baden-Württemberg, Hessen und Sachsen in die Datenerhebung unter den AjF-Teilnehmern mit einbezogen und diese

wurde schließlich – aufgrund des bis dahin unbefriedigenden Fragebogenrücklaufs – im wei-

teren Verlauf der Feldphase auf das gesamte Bundesgebiet ausgeweitet.

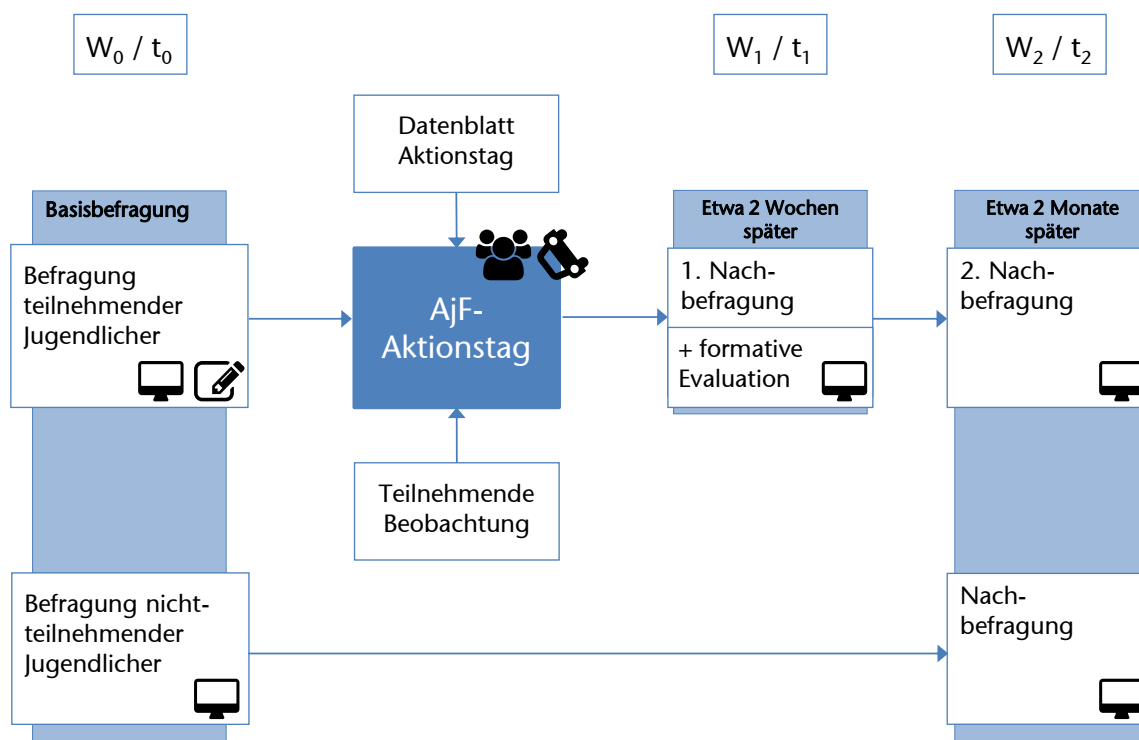


Bild 3-1: Erhebungsdesign zur Wirkungsevaluation von AjF-Aktionstagen

➤ Verwendung von Papier- und Online-Fragebogen

Bei diesem Vorgehen musste jedoch von der ursprünglich vorgesehenen, ausschließlichen Verwendung von Papierfragebogen für die Basisbefragung direkt an den betroffenen Schulen – die im Klassenverband und im Fall der Prüfgruppe als erste „Station“ des AjF-Aktionstages durchgeführt werden sollte (vgl. FUNK, HIESINGER, JÖRG 2016: 56) – abgerückt werden. Den ausschlaggebenden Grund hierfür stellte das Erfordernis einer behördlichen Genehmigung bzw. der Zustimmung der Schulkonferenz für Befragungen an Schulen dar, die in allen Bundesländern mit Ausnahme von Nordrhein-Westfalen auch für die Durchführung eines solchen Evaluationsvorhabens im Rahmen der Veranstaltung eines externen Kooperationspartners der Schule obligatorisch ist.¹⁴ Eine solche Genehmigung wurde aufgrund des großen

Aufwandes ausschließlich für das Bundesland Sachsen-Anhalt eingeholt, in dem hinreichend viele AjF-Veranstaltungen stattfanden, so dass die Befragung mittels Papierfragebogen lediglich dort sowie in Nordrhein-Westfalen erfolgen konnte.

➤ Befragung außerhalb des Schulkontextes

Als Alternative zur Befragung in Papierform wurden für die Prüfgruppe im Verlauf von Phase II Informationsblätter für die Schüler (vgl. Anhang IV-1) erarbeitet, die etwa eine Woche vor dem Aktionstag an der betreffenden Schule verteilt werden sollten und mittels derer die Jugendlichen zu einer Online-Befragung außerhalb der Unterrichtszeit eingeladen wurden.¹⁵ Hierzu wurde in einem personal- und zeitaufwändigen Verfahren im Vorfeld jeweils das Einverständnis des zuständigen Schulleiters zur Verteilung der Informationsblätter eingeholt und

¹⁴ In Nordrhein-Westfalen unterliegt die Genehmigung einer Schülerbefragung dem Ermessen der jeweiligen Schulleitung.

¹⁵ Da bei diesem Vorgehen die Befragung selbst ausdrücklich nicht während der Schulzeit stattfinden sollte, wurde somit das Erfordernis einer behördlichen Genehmigung vermieden.

der AjF-Antragsteller der Verkehrswacht über das geplante Vorgehen informiert (vgl. Anhänge III-1, III-2 und III-3).¹⁶

➤ Rekrutierung der Kontrollgruppe

Für die Rekrutierung der Kontrollgruppe wurde analog zum Vorgehen in der Prüfgruppe die Verteilung von Informationsblättern (vgl. Anhang IV-3) an 200 zufällig ausgewählten Schulen in Sachsen-Anhalt und Nordrhein-Westfalen angestrebt.

Die Nachbefragungen konnten dann in beiden Untersuchungsgruppen, wie geplant, ausschließlich als Online-Befragungen umgesetzt werden, zu denen die Jugendlichen und jungen Erwachsenen anhand der von ihnen in der Basisbefragung bereit gestellten Kontaktwege eingeladen wurden.

➤ Datenblatt Aktionstag

Eine weitere Ergänzung des in Phase I vorgeschlagenen Erhebungsdesigns besteht in der Erhebung von Eckdaten der durchgeführten AjF-Aktionstage mithilfe des sog. „Datenblatt Aktionstag“, das per E-Mail an sämtliche Personen versendet wurde, die im Beobachtungszeitraum als Antragsteller von AjF-Aktionstagen in Erscheinung getreten sind (vgl. hierzu Abschnitt 3.2.6 sowie Anhang III-4).

➤ Teilnehmende Beobachtung

Die letzte Erweiterung des geplanten Untersuchungsdesigns stellt schließlich die Durchführung von teilnehmenden Beobachtungen an 14 AjF-Aktionstagen dar (vgl. Abschnitt 3.2.7). Mithilfe dieses Instruments sollten einerseits weitere Erkenntnisse zur Umsetzungstreue von AjF gewonnen werden. Andererseits konnte die Anwesenheit von Mitgliedern des Evaluations-teams an den betrachteten Aktionstagen zum Teil auch dazu genutzt werden, Befragungen der Teilnehmer mittels Papierfragebogen vor Ort durchzuführen, weshalb für die Beobachtungen vornehmlich Aktionstage in Sachsen-Anhalt sowie in einem Fall in Nordrhein-Westfalen ausgewählt wurden. Außerdem wurden teilnehmende Beobachtungen in Bayern vorgenommen.

3.2 Erhebungsunterlagen und Fragenprogramm

Im folgenden Abschnitt soll eine Übersicht über die im Rahmen von Phase II der AjF-Evaluation verwendeten Erhebungsunterlagen gegeben werden. Dabei wird zunächst auf die erstellten Informationsblätter für Schüler und die Befragungen der Jugendlichen und jungen Erwachsenen in Prüf- und Kontrollgruppe eingegangen. Anschließend wird kurz das Fragenprogramm der AjF-Umsetzerebefragung umrissen. Schließlich werden die Inhalte des „Datenblatt Aktionstag“ und des Leitfadens für die teilnehmende Beobachtung vorgestellt.

3.2.1 Informationsblätter

Für die Einladung von Angehörigen der Prüf- und Kontrollgruppe zur Online-Version der Basisbefragung wurden Informationsblätter erstellt, die an den betreffenden Schulen unter den Teilnehmern am Aktionstag (Prüfgruppe) bzw. unter allen Schülern im Alter von 15 bis 24 Jahren (Kontrollgruppe) verteilt werden sollten (vgl. die Anhänge IV-1 und IV-3).

Diese Informationsblätter enthalten zunächst eine kurze Erklärung zu Zweck und Veranlassung der Befragungsstudie.¹⁷ Außerdem wurden die Adressaten dazu eingeladen, möglichst bald an der Online-Befragung teilzunehmen. Zu diesem Zweck befand sich auf den Informationsblättern sowohl ein Link, der bei Eingabe in die Adresszeile eines beliebigen Browsers direkt zur Befragung führte, als auch ein QR-Code, der mit einem mobilen Endgerät gescannt werden konnte und den Nutzer ebenfalls zur Basisbefragung der Prüf- bzw. Kontrollgruppe leitete. Außerdem befand sich auf den Schreiben ein Hinweis auf die mit der Befragungsteilnahme verbundene Verlosung von Amazon-Geschenkgutscheinen, einige Erläuterungen zur Befragungsteilnahme (Freiwilligkeit, Beachtung der gesetzlichen Datenschutzbestimmungen etc.) sowie eine Elterninformation, die minderjährige Schüler ihren Erziehungsberechtigten vor der Teilnahme an der Befragung vorzeigen sollten.

¹⁶ Für das genaue Vorgehen bei der Kontaktierung von Schulen und Verkehrswachten sei an dieser Stelle auf FUNK, ROSSNAGEL, BENDER (2017: 7ff) verwiesen.

¹⁷ Für die Befragten der Prüfgruppe wurde hierbei ein Bezug zum demnächst stattfindenden Aktionstag hergestellt. Angehörige der Kontrollgruppe wurden dagegen lediglich auf die besondere Gefährdung 15- bis 24-Jähriger im Straßenverkehr und den damit verbundenen Forschungsbedarf hingewiesen.

3.2.2 Basisbefragung der Teilnehmer und Nichtteilnehmer an AjF-Aktionstagen (t_0)

In der Basisbefragung von Prüf- und Kontrollgruppe wurde den Befragten ein Fragenprogramm vorgelegt, das sich grob in drei inhaltliche Abschnitte unterteilen lässt (vgl. Anhänge II-2 und II-4).

In einem ersten Abschnitt wurden Angaben zu soziodemographischen Merkmalen der Befragten eingeholt, das Informationsverhalten zu Themen der Verkehrssicherheit erfragt und eine etwaige derzeitige Fahrausbildung thematisiert. Personen, die bereits eine Fahrerlaubnis erworben hatten, wurden außerdem nach den von ihnen bereits erworbenen Fahrerlaubnisklassen gefragt und um Auskünfte zu ihrer Nutzungshäufigkeit und bisher erbrachten Fahrleistung mit Pkw und motorisierten Zweirädern gebeten.¹⁸

Der zweite Teil der Basisbefragung zielt auf das Verhalten der Befragten im Straßenverkehr, wobei eine Fragenbatterie auf allgemeines Verkehrsverhalten abzielt und eine zweite konkrete Verhaltensweisen in den letzten zwei Wochen thematisiert.

Der dritte Abschnitt beschäftigt sich schließlich mit den verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungen der Jugendlichen und jungen Erwachsenen sowie deren Selbsteinschätzung. Hier wird zunächst die Zustimmung zu allgemeinen Aussagen zur Verkehrssicherheit in den Blick genommen. Im Anschluss erfolgt eine Beschäftigung mit erwarteten Rückmeldungen aus dem Freundeskreis bei der Ausübung riskanten Fahrverhaltens, mit Extramotiven der Verkehrsteilnahme und mit dem Ausmaß der Normorientierung, das unter den Befragten vorherrscht. Prüf- und Kontrollgruppe werden außerdem um eine Einschätzung ihrer Fähigkeiten zur Erkennung und Vermeidung von Gefahrensituationen gebeten und es wird erfragt, inwiefern die Befragten sich zutrauen, ein Fahrzeug unter erschwerten Bedingungen sicher zu lenken.¹⁹ Zuletzt wird noch auf die Gefährdungseinschätzung potentiell kritischer Fahrsituationen durch die Teilnehmer und Nichtteilnehmer an AjF eingegangen.

¹⁸ Personen, die bereits eine gültige Fahrerlaubnis besitzen, werden im Folgenden auch als „Fahrer“ bezeichnet. Befragte, die noch keine Erlaubnis zur motorisierten Verkehrsteilnahme vorweisen können, werden dagegen als „Mitfahrer“ tituliert.

¹⁹ Sowohl in der Basisbefragung als auch in der ersten und zweiten Nachbefragung wurden solche Fragestellungen, die einen konkreten Bezug zur motorisierten Verkehrsteilnahme aufweisen, nur Personen vorgelegt, die bereits eine Fahrerlaubnis erworben hatten.

3.2.3 Erste Nachbefragung der Teilnehmer an AjF-Aktionstagen (t_1)

Die erste Nachbefragung der Zielgruppe von AjF, die ausschließlich der Prüfgruppe vorgelegt wurde, beschäftigt sich hauptsächlich mit der formativen Evaluation des betrachteten Zielgruppenprogramms.²⁰ In diesem Zusammenhang werden den AjF-Teilnehmern Fragen zu Angebot und Nutzung von Aktionselementen und Projektbausteinen am Verkehrssicherheitstag sowie gegebenenfalls zu deren Bewertung vorgelegt. Weiterhin werden Aussagen der Befragten dazu eingeholt, welche Themen am Aktionstag behandelt wurden, welche Note sie der Veranstaltung insgesamt geben würden und ob sie lobenswerte oder zu kritisierende Aspekte im Zusammenhang mit AjF benennen können.

Außerdem werden einige Fragestellungen aus der Basisbefragung wiederholt, um etwaige kurzfristige Einstellungs- oder Verhaltensänderungen aufseiten der Befragten abbilden zu können.²¹ Hierzu wurde den Jugendlichen und jungen Erwachsenen außerdem die Möglichkeit eröffnet, einen frei formulierten Text zu von ihnen geplanten oder bereits umgesetzten Einstellungs- oder Verhaltensänderungen infolge des Aktionstages zu hinterlassen.

3.2.4 Zweite Nachbefragung der Teilnehmer und Nachbefragung der Nichtteilnehmer an AjF-Aktionstagen (t_2)

Die zweite Nachbefragung der Prüfgruppe bzw. die Nachbefragung der Kontrollgruppe beinhalten hauptsächlich Wiederholungen der Fragestellungen zu verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungen und Verhaltensweisen aus der Basisbefragung. Diese dienen dazu, eventuell auftretende, langfristige Veränderungen unter den Befragten hinsichtlich dieser Merkmale abzubilden. Darüber hinaus wurden den Nichtteilnehmern der ersten Nachbefragung aus der Prüfgruppe auch die Fragen zur formativen Evaluation von AjF vorgelegt. Schließlich wurden im Anschluss an die wiederholten Erhebungen verkehrssicherheitsrelevanter Einstellungen und Verhaltensweisen jeweils noch offene Abfragen zu subjektiv erlebten Veränderungen

²⁰ Vgl. hierzu den in Anhang V dokumentierten Fragebogen.

²¹ Zur Unterscheidung von Fahrern und Mitfahrern wurde in den Nachbefragungen der Prüf- und Kontrollgruppe jeweils zu Beginn des Fragebogens die Frage nach dem Fahrerlaubnisbesitz wiederholt, um etwaige, zwischenzeitlich erworbene, Fahrerlizenzen bei der Differenzierung der Befragten in Fahrer und Mitfahrer berücksichtigen zu können.

gen dieser Merkmale aufgrund des Besuchs des Aktionstages eingefügt.²²

Für die Befragung der Teilnehmer und Nichtteilnehmer an AjF wurde weitgehend auf Items bzw. Fragestellungen aus HOLTE (2012), FUNK, SCHRAUTH (2016a, 2016b) und FUNK, SCHRAUTH, ROSSNAGEL (2018) zurückgegriffen. Aufgrund der Bewährung der Instrumente in diesen Untersuchungen wurde auf einen erneuten Pretest der verwendeten Fragebogen verzichtet.

Die Fragebogeninhalte der Befragungen von Teilnehmern und Nichtteilnehmern an AjF-Aktionstagen sind zusammenfassend in Tab. 3-1 dargestellt.

3.2.5 Befragung der ehrenamtlichen Umsetzer von AjF

Die Befragung der ehrenamtlichen Umsetzer von AjF wurde mit der Befragung der Moderatoren der Zielgruppenprogramme „Kind und Verkehr“ und „Kinder im Straßenverkehr“ (vgl. FUNK, BENDER, ROSSNAGEL 2018) kombiniert.

Zunächst werden im verwendeten Fragebogen unter den Umsetzern von AjF (Antragsteller, Ansprechpartner und Mitwirkende am Aktionstag) Eckdaten ihrer ehrenamtlichen Tätigkeit erhoben. Im zweiten Teil des Fragebogens werden die Umsetzer nach ihrer üblichen Funktion bei den Aktionstagen differenziert in Personen, die Projektbausteine durchführen, und Ehrenamtliche, die Aktionselemente betreuen. Eine weitere Befragtengruppe bilden die Antragsteller bzw. verantwortlichen Koordinatoren von Aktionstagen.

Im letzten Teil der Umsetzerbefragung wird zunächst in den Blick genommen, inwieweit das Programm AjF sowie dessen einzelne Bestandteile von den Mitwirkenden als angemessen für die Ansprache und Sensibilisierung von Jugendlichen und jungen Erwachsenen gehalten werden. Auch die Kommunikation mit dem Umsetzerverband wird ausführlich thematisiert.²³

3.2.6 Datenblatt Aktionstag

Eine weitere Datenquelle zur Evaluation von AjF bildet das sog. „Datenblatt Aktionstag“, das dazu

dienen soll, strukturelle und inhaltliche Eckdaten der im Beobachtungszeitraum durchgeführten Aktionstage abzubilden.

Hierunter sind insbesondere Veranstaltungsdauer und Teilnehmerzahl, die Anzahl der Mitwirkenden von Verkehrswachten sowie externen Experten, der Charakter des Veranstaltungsortes, die Ablaufstruktur der Veranstaltung und etwaige, weitere Angebote für die Teilnehmer zu nennen.²⁴

3.2.7 Leitfaden zu den teilnehmenden Beobachtungen

Zur Durchführung teilnehmender Beobachtungen an AjF-Aktionstagen wurde ein Leitfaden erstellt, der nach den wesentlichen Charakteristika der Veranstaltungen (Ablauf, Struktur, Verhalten der Ehrenamtlichen, Beschreibung der Teilnehmer) gegliedert ist und entlang dessen im Anschluss an eine Beobachtung von den Mitgliedern des Evaluationsteams vor Ort die relevanten Fakten festgehalten wurden.

3.3 Verlauf der Feldphase

Im folgenden Abschnitt soll dargelegt werden, wie bei der Datenerhebung zur Evaluation von AjF vorgegangen wurde und welche Stichprobenumfänge sich aus den durchgeführten Erhebungen ergeben haben. Hierbei wird zunächst auf die Befragungen der Teilnehmer und Nichtteilnehmer an AjF-Aktionstagen eingegangen. Anschließend wird der Verlauf der Feldphase bei der Erhebung des „Datenblatt Aktionstag“ sowie bei der Befragung der bei AjF tätigen Ehrenamtlichen skizziert. Abschließend wird auf die teilnehmenden Beobachtungen eingegangen.

3.3.1 Erstbefragung der Prüfgruppe

Die Datenerhebung der Erstbefragung erfolgte in der Prüfgruppe sowohl durch den Einsatz von Papier-Fragebogen als auch mittels der Verteilung von Informationsblättern mit dem Ziel, die Jugendlichen zur anschließenden Teilnahme an einer Online-Befragung zu motivieren.

²² Der Fragebogen der zweiten Nachbefragung der Prüfgruppe wird in Anhang VI-1 dokumentiert. Der Fragebogen zur Nachbefragung der Kontrollgruppe findet sich in Anhang VI-2.

²³ Der Fragebogen der ehrenamtlichen Umsetzer von AjF ist in Anhang VII dokumentiert.

²⁴ Das „Datenblatt Aktionstag“ wird in Anhang III-4 dokumentiert.

Inhaltliche Fragestellung	Basisbefragung: Prüf- und Kontrollgruppe	1. Nachbefragung: Prüfgruppe	2. Nachbefragung	
			Prüfgruppe	Kontrollgruppe
Soziodemographie und Informierungsverhalten				
Führerscheinbesitz		*1)		
Alter				
Geschlecht				
Ausbildungsstatus				
Erreichter / angestrebter Schulabschluss				
Bundesland				
Staatsangehörigkeit				
Gesprochene Sprachen (in der Familie / mit Freunden)				
Informierungshäufigkeit				
Informierungswege				
Derzeitige Fahrausbildung				
Bereits erworbene Fahrerlaubnisklassen	*2)	*2)	*2)	*2)
Fahrhäufigkeit und Fahrleistung (Pkw / Zweirad)	*2)			
Teilnahme an Aktionstagen zur Verkehrssicherheit	*3)			
Verhaltensweisen				
Allgemeines Verkehrsverhalten	*4)	*4)	*4)	*4)
Verkehrsverhalten in den letzten zwei Wochen	*2)	*2)	*2)	*2)
Einstellungen				
Allgemeine Einstellungen zur Verkehrssicherheit	*4)	*4)	*4)	*4)
Erwartete Konsequenzen anderer				
Extramotive				
Normorientierung				
Fähigkeitseinschätzung zur Gefahrenerkennung und -vermeidung	*2)	*2)	*2)	*2)
Selbsteinschätzung zum sicheren Fahren	*2)	*2)	*2)	*2)
Gefahrensensibilisierung				
Formative Evaluation von AjF				
Angebot und Teilnahme: Aktionselemente			*5)	
Angebot und Teilnahme: Projektbausteine			*5)	
Beurteilung der Aktionselemente			*5)	
Beurteilung der Projektbausteine			*5)	
Behandelte Themen am Aktionstag			*5)	
Note der Veranstaltung			*5)	
Lob und Kritik an der Veranstaltung				
Subjektiv wahrgenommene Veränderungen der Einstellungen und Verhaltensweisen				
Veränderung der allgemeinen Einstellungen zur Verkehrssicherheit			*6)	*6)
Veränderung des allgemeinen Verkehrsverhaltens			*6)	*6)
Veränderung der Fähigkeitseinschätzungen zur Gefahrenerkennung und -vermeidung			*6)	*6)
Veränderung der Selbsteinschätzung zum sicheren Fahren			*6)	*6)
Veränderung der Gefahrensensibilisierung			*6)	*6)

*1) Nur, wenn in der Basisbefragung angegeben wurde, dass die Person keine Fahrerlaubnis besitzt;

*2) Die Frage wird nur Personen mit Fahrerlaubnis vorgelegt;

*3) Die Frage wird nur der Kontrollgruppe vorgelegt;

*4) Einzelne Items werden nur Personen mit Fahrerlaubnis vorgelegt;

*5) Nur, wenn die Person nicht an der ersten Folgebefragung teilgenommen hat;

*6) Für Befragte der Prüfgruppe bezogen auf den Aktionstag, für Befragte der Kontrollgruppe bezogen auf die letzten zwei Monate;

Tab. 3-1: Synopse des Fragenprogramms für Teilnehmer und Nichtteilnehmer an AjF-Aktionstagen

Im Erhebungszeitraum zwischen Mai und September 2017 wurden dem Forschungsnehmer durch die DVW die Daten von 284 beantragten AjF-

Aktionstagen übermittelt.²⁵ Davon fanden 135 auf dem Gelände von allgemein- oder berufsbildenden Schulen statt und 114 Veranstaltungen wurden auf anderen öffentlichen Plätzen abgehalten. Bei 35 Aktionstagen konnte der Charakter des Veranstaltungsortes im Vorfeld der Veranstaltung nicht aufgeklärt werden.²⁶

Insgesamt wurden auf dieser Basis im Erhebungszeitraum von Mai bis einschließlich September 2017 28.660 Informationsblätter an 92 allgemein- und berufsbildende Schulen versendet, an denen im Beobachtungszeitraum ein AjF-Aktionstag stattgefunden hat. Anhand dieses Vorgehens konnten $n = 2.794$ Personen für die Teilnahme an der Online-Basisbefragung der Prüfgruppe gewonnen werden, so dass sich – unter der sehr konservativen Annahme, dass alle versendeten Informationsblätter auch tatsächlich an die betreffenden Schüler verteilt worden sind – eine Rücklaufquote von 9,7 %, bezogen auf die Gesamtzahl aller eingesetzten Informationsblätter, errechnet.²⁷

Zusätzlich zur Verteilung der Informationsblätter wurden außerdem noch 620 Papierfragebogen an Verkehrswacht-Mitglieder aus Sachsen-Anhalt und Nordrhein-Westfalen versendet, die diese am Aktionstag an die Jugendlichen und jungen Erwachsenen aushändigen sollten. Von diesen wurden dem Forschungsnehmer 309 auswertbare Exemplare zurückgesandt, so dass dieser Zugang zur Zielgruppe der Befragung eine Rücklaufquote von 49,8 % zeitigte. Schließlich konnten noch 382 Papierfragebogen von Mitgliedern des Evaluationsteams im Rahmen des Besuchs von AjF-Aktionstagen eingesetzt werden, so dass in der Basisbefragung der Prüfgruppe insgesamt 691 Befragungsteilnahmen per Papierfragebogen verzeichnet werden können.

In der Summe aus Online- und Papierfragebogen errechnet sich unter den Teilnehmern an AjF-

Aktionstagen eine Gesamtbeteiligung an der Erstbefragung in Höhe von $n = 3.485$ Personen.

3.3.2 Erste Nachbefragung der Prüfgruppe

Prüfgruppenangehörige der Basisbefragung, die eine E-Mail-Adresse oder eine Handynummer angegeben haben, wurden etwa zwei Wochen nach dem Aktionstag mithilfe der von ihnen angegebenen Kontaktwege zur Teilnahme an der ersten Nachbefragung eingeladen und anschließend noch zweimal im Abstand von jeweils einer Woche an die Befragungsteilnahme erinnert.²⁸

Insgesamt haben 1.954 Befragte der Basisbefragung in der Prüfgruppe mindestens einen Kontaktweg angegeben. Auf Basis dieser Ressourcen konnten 649 Jugendliche und junge Erwachsene zur Teilnahme an der ersten Nachbefragung motiviert werden. Es errechnet sich, bezogen auf sämtliche Prüfgruppenangehörige der Basisbefragung ($n = 3.485$), eine Rücklaufquote von 18,6 %. Zieht man nur diejenigen Befragten als Basis heran, die in der ersten Befragung einen Kontaktweg angegeben haben ($n = 1.954$), ergibt sich eine sog. Ausschöpfungsquote von 33,2 %. D. h. ein Drittel derjenigen AjF-Teilnehmer, die in der Basisbefragung eine Kontaktmöglichkeit zur Verfügung gestellt haben, haben auch an der ersten Nachbefragung der Prüfgruppe teilgenommen.

3.3.3 Zweite Nachbefragung der Prüfgruppe

Für die Einladung zur zweiten Nachbefragung der Prüfgruppe wurden ebenso wie im Fall der ersten Nachbefragung alle in der Basisbefragung getätigten Angaben zu E-Mail-Adresse und / oder Handynummer der befragten AjF-Teilnehmer herangezogen. D. h. die Jugendlichen und jungen Erwachsenen wurden, unabhängig davon, ob sie bereits an der ersten Nachbefragung teilgenommen hatten, sämtlich zur Teilnahme an der zweiten Nachbefragung eingeladen. Außerdem wurden alle eingeladenen Personen bis zu fünf Mal per E-Mail und / oder SMS an die Befragungsteilnahme erinnert.

Anhand dieses Vorgehens konnten 510 Teilnahmen an der zweiten Nachbefragung der Prüfgruppe generiert werden. Die von FUNK, HIESINGER, JÖRG (2016: 59) anvisierte Zielgröße von 550 Personen wurde also nur knapp unterschritten.

²⁵ Hinsichtlich der Verwendung von Daten der Antragsteller von AjF-Verkehrssicherheitstagen und daran beteiligten Umsetzern wurde mit der DVW eine Vereinbarung zur Auftragsdatenverarbeitung und zum Datenschutz getroffen.

²⁶ Der Grund hierfür war zumeist, dass der Verantwortliche der betreffenden Verkehrswacht aufgrund von Krankheit oder sonstiger Verhinderung nicht erreicht werden konnte.

²⁷ Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass zwei Schulen den Druck der Informationsblätter selbst vorgenommen haben, so dass diese Veranstaltungen in der Gesamtzahl der versendeten Informationsblätter nicht berücksichtigt wurden. Schließlich wurden an Veranstaltungen, die von Mitgliedern des Evaluationsteams besucht wurden, auch von den IfeS-Mitarbeitern Informationsblätter an die dort anwesenden Angehörigen der Zielgruppe verteilt. Diese sind in der Gesamtzahl der eingesetzten Informationsblätter ebenfalls nicht berücksichtigt.

²⁸ Von weiteren Erinnerungen wurde im Fall der ersten Nachbefragung abgesehen, da sich sonst deutlich größere Zeitabstände zwischen der Veranstaltungsteilnahme und dem Ausfüllen des Online-Fragebogens ergeben hätten.

Die Rücklaufquote zum Zeitpunkt t_2 beträgt, bezogen auf sämtliche AjF-Teilnehmer in der Basisbefragung ($n = 3.485$), 14,6 %. Bezogen auf diejenigen Prüfgruppenangehörigen, die zum Zeitpunkt t_0 eine Kontaktmöglichkeit angegeben haben ($n = 1.954$), errechnet sich eine Ausschöpfungsquote von 26,1 %. D. h. etwas mehr als ein Viertel der Personen in der Prüfgruppe, die zur zweiten Nachbefragung eingeladen wurden, haben auch daran teilgenommen.

3.3.4 Erstbefragung der Kontrollgruppe

Für die Einladung von Jugendlichen und jungen Erwachsenen zur ersten Befragung der Kontrollgruppe wurde eine Stichprobe von 200 zufällig ausgewählten, allgemein- oder berufsbildenden Schulen aus den Bundesländern Nordrhein-Westfalen und Sachsen-Anhalt gezogen, deren Schulleitungen dann um die Genehmigung der Verteilung von Informationsblättern – analog der Prüfgruppe – gebeten wurden. Von diesen erklärten sich 53 zur Mitwirkung an der Evaluation bereit, 58 Schulen verweigerten die Kooperation mit dem Forschungsnehmer. 69 Schulleiter konnten für eine Stellungnahme nicht erreicht werden, in 13 Fällen wurde nicht auf die (mehrmalige) Rückrufbitte durch Mitglieder des Evaluationsteams reagiert und sieben Schulen verwiesen auf eine mögliche Teilnahme im neuen Schuljahr ab August bzw. September 2017, konnten dann jedoch bis zum Ende der Feldphase Ende September 2017 ebenfalls nicht mehr erreicht werden.

An diejenigen Schulen, die sich zur Teilnahme an der Evaluation bereit erklärt hatten, wurden insgesamt 32.326 Informationsblätter mit der Einladung zur Basisbefragung der Kontrollgruppe verschickt. Dem Evaluationsteam liegt keine Information über mögliche Streuverluste auf dem Distributionsweg der Einladungsblätter – vom Forschungsnehmer zur Schule, weiter zum „Kontaktlehrer“ und schließlich zu den Schülern – vor. Allerdings war der Grad der Verbindlichkeit der Befragungsteilnahme für die so angesprochenen Schüler sehr gering. Nur verhältnismäßig wenige als Kontrollgruppenangehörige angesprochene Jugendliche beteiligten sich an der Online-Befragung. Aufgrund des nicht zufriedenstellenden Fragebogenrücklaufs gegen Ende der Feldphase wurde der Online-Fragebogen der Kontrollgruppe ab dem 27.09.2017 außerdem öffentlich auf den Webseiten www.bf17.de und www.jungesfahren.de sowie über die Facebook- und Twitter-Accounts des

Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) beworben.²⁹

Als Ergebnis all dieser Bemühungen lagen zum Zeitpunkt t_0 1.733 verwertbare Befragungsteilnahmen der Kontrollgruppe vor. Damit blieb die Beteiligung an dieser Befragung hinter der auf Basis von FUNK, HIESINGER, JÖRG (2016) gesteckten Zielsetzung von $n = 2.200$ Personen zurück. Bezogen auf die Anzahl der versendeten Informationsblätter errechnet sich – erneut unter der eher unrealistischen Annahme, dass alle versendeten Informationsblätter auch tatsächlich an die betreffenden Schüler verteilt wurden – eine Rücklaufquote von lediglich 5,4 %.³⁰

3.3.5 Nachbefragung der Kontrollgruppe

Etwa zwei Monate nach ihrer Teilnahme an der Basisbefragung wurden alle Kontrollgruppenangehörigen, die eine Kontaktmöglichkeit zur Verfügung gestellt hatten, zur Teilnahme an der Folgebefragung eingeladen und anschließend noch bis zu fünf Mal per E-Mail und / oder SMS an diese erinnert. Dieses Vorgehen führte zu einem Stichprobenumfang von $n = 446$ Personen in der Nachbefragung der Kontrollgruppe. Die in Phase I der AjF-Evaluation anvisierte Zielgröße von 550 Personen (vgl. FUNK, HIESINGER, JÖRG 2016: 59) konnte somit in dieser Teilerhebung nicht erreicht werden. Unter allen Teilnehmern an der Basisbefragung der Kontrollgruppe errechnet sich eine Rücklaufquote von 25,7 %, so dass die Nicht-Erreichung des anvisierten Stichprobenumfangs nicht an der Beteiligungsbereitschaft der Befragten, die erwartungsgemäß ausfiel (vgl. FUNK, HIESINGER, JÖRG 2016: 59, Tab. 8-1), sondern vielmehr an einer zu geringen Anzahl an Personen in der Basisbefragung der Kontrollgruppe festgemacht werden kann.

3.3.6 Bereinigung der Stichprobe der Teilnehmer und Nichtteilnehmer an AjF-Aktionstagen

Vor der eigentlichen Datenauswertung wurden aus dem verwendeten Datensatz der Teilnehmer und Nichtteilnehmer an AjF-Aktionstagen noch 216 Be-

²⁹ Herrn Hendrik Pistor sei an dieser Stelle ganz herzlich für die Unterstützung durch den DVR bei der Rekrutierung von Kontrollgruppenmitgliedern gedankt.

³⁰ Außerdem werden die durch die öffentliche Bewerbung der Kontrollgruppenbefragung gegebenenfalls zusätzlich erreichten Personen im Zielgruppenalter bei der Berechnung der Rücklaufquote nicht berücksichtigt.

fragte der Basisbefragung ausgeschlossen, die weniger als die Hälfte des Fragebogens bearbeitet hatten. Unter den Teilnehmern der ersten und zweiten Nachbefragung wurden für die Datenauswertung außerdem lediglich solche Personen berücksichtigt, die eine Angabe zu mindestens einer inhaltlichen Frage getätigt haben.³¹ Dieses Vorgehen führte zum Ausschluss von 112 Befragten der ersten Nachbefragung und 34 Teilnehmern an der zweiten Nachbefragung.

Im ursprünglichen Datensatz der AjF-Evaluation befanden sich nach der beschriebenen Bereinigung um Personen, die weniger als die erforderliche Mindestanzahl an Fragen beantwortet hatten, noch 5.351 Befragte der ersten Panelwelle. Von diesen sind 3.596 der Prüf- und 1.755 der Kontrollgruppe zuzuordnen. Eine Analyse der Altersangaben der Befragten ergab jedoch, dass einige Personen in der Stichprobe außerhalb des Zielgruppenalters der Befragung von 15 bis 24 Jahren zu verorten sind. Dies betrifft 155 Jugendliche (oder 3,1 % der Befragten), die ein Alter von weniger als 15 Jahren angegeben haben, sowie 208 Personen oder 4,1 % der Befragten, die angeben, bereits älter als 24 Jahre zu sein.

Über die Herkunft dieser Probanden können lediglich Vermutungen angestellt werden. So ist es möglich, dass einige Infoblätter an den beteiligten Schulen auch in untere Klassenstufen gelangten, so dass sich auch sehr junge Personen an der Befragung beteiligt haben. Bei Befragten, die ein höheres Alter als 24 Jahre angeben, ist denkbar, dass an den beruflichen Schulen vereinzelt ältere Personen an den Aktionstagen teilgenommen haben und sich auch von der Befragung angesprochen fühlten. Zudem können durch die öffentliche Bewerbung des Online-Fragebogens der Kontrollgruppe ebenfalls Personen außerhalb des Zielgruppenalters zu einer Befragungsteilnahme verleitet worden sein, wenngleich diese ausdrücklich auf Personen im Alter von 15 bis 24 Jahren abzielte.

Um die Wirkungsanalyse von „Aktion junge Fahrer“ – zumindest hauptsächlich – auf solche Personen zu beschränken, für die das Zielgruppenprogramm auch gedacht ist, wurde die erhobene Stichprobe hinsichtlich des Alters auf eine Spannweite von 14 bis einschließlich 30 Jahren eingeschränkt. Für die konkrete Wahl der Schwellenwerte können folgende Argumente angeführt werden:

- Auch 14-jährige Jugendliche können sich bereits in einer Fahrausbildung (für Mofas oder –

im Fall einiger Bundesländer – für die Klasse AM) befinden. Somit eignen sich auch diese Personen als Zielgruppe für eine Sensibilisierung hinsichtlich verkehrssicheren Verhaltens.

- Gerade im Kontext von beruflichen Schulen ist es nicht unüblich, dass diese auch von 24- bis 30-Jährigen besucht werden. Da AjF-Aktionstage auch an berufsbildenden Schulen durchgeführt werden, ist es plausibel, dass auch die genannte Altersgruppe – zumindest zu einem kleinen Anteil – zu den Teilnehmern an AjF-Aktionstagen gezählt werden kann.

Nach erfolgter Bereinigung der Stichprobe um unter 14- sowie über 30-jährige Befragte verbleiben noch diejenigen 5.218 Personen im Datensatz der ersten Panelwelle, auf die in den Abschnitten 3.3.1 und 3.3.4 Bezug genommen wurde.

Eine weitere Einschränkung der Stichprobe wird im Fall der multivariaten Betrachtungen zum Zeitpunkt t_0 sowie der Vergleiche zwischen Basisbefragung und erster bzw. zweiter Nachbefragung vorgenommen: Hier werden solche Prüfgruppenangehörigen nicht berücksichtigt, für die nachvollziehbar ist, dass ihre Teilnahme an der Basisbefragung erst nach dem Besuch des Aktionstages erfolgte.³² Die Angaben dieser Befragten lassen keine „unbeeinflusste“ Vorher-Messung ihrer verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungen und Verhaltensweisen zu und ihre Berücksichtigung würde die Aussagekraft der multivariaten Modelle schmälern. Allerdings bleiben diese Befragten in den Berechnungen zur Selektivitätsanalyse enthalten, denn auch sie liefern Informationen zur Soziodemographie der AjF-Teilnehmer, zum Status ihrer Verkehrsteilnahme und zu ihrem Informationsverhalten über das Thema „Verkehrssicherheit“.

3.3.7 Datenblatt Aktionstag

Zur Einholung ergänzender Informationen zu den im Beobachtungszeitraum dieser Evaluation durchgeführten AjF-Aktionstagen wurden sämtliche, im Zeitraum zwischen Januar und September 2017 als Antragsteller eines AjF-Aktionstages in Erscheinung getretenen Personen darum gebeten, dem Forschungsnehmer ein „Datenblatt Aktionstag“ für jede von ihnen durchgeführte Veranstaltung im betrachteten Zielgruppenprogramm zukommen zu lassen.

Insgesamt wurden im genannten Zeitraum 360 AjF-Aktionstage von 161 Personen im gesamten

³¹ Dieses im Vergleich zur Basisbefragung weniger „strenge“ Ausschlusskriterium wurde gewählt, um mit den erhobenen Daten möglichst viele Zeitvergleiche ziehen zu können.

³² Hierbei handelt es sich um 9,2 % (n = 304) der AjF-Teilnehmer in der Stichprobe.

Bundesgebiet beantragt. Von diesen erreichten den Forschungsnehmer 190 Datenblätter, so dass sich eine Rücklaufquote von 52,8 % errechnet.³³ Für mehr als die Hälfte der im Beobachtungszeitraum beantragten AjF-Veranstaltungen liegen also Angaben der Mitwirkenden zu den Eckdaten ihrer Aktionstage vor.

3.3.8 Befragung der ehrenamtlichen Umsetzer von AjF

Zur Befragung der ehrenamtlichen Mitwirkenden an AjF wurde ein Online-Fragebogen bereitgestellt, zu dem die Umsetzer per E-Mail eingeladen wurden. Die Kontaktdaten der bei AjF tätigen Personen lagen für diejenigen Mitwirkenden, die im Beobachtungszeitraum einen Aktionstag beantragt haben, größtenteils bereits in den von der DVW an den Forschungsnehmer übersendeten Unterlagen vor. War lediglich bekannt, von welcher Verkehrswacht der entsprechende Antrag ausging, so wurde vom Forschungsnehmer ein Ansprechpartner und eine E-Mail-Adresse recherchiert.

Um die Datenbasis für die Umsetzerbefragung darüber hinaus zu erhöhen, wurden die dem Forschungsnehmer bekannten Antragsteller außerdem darum gebeten, eine Liste der Kontaktdaten der bei ihren Aktionstagen tätigen Personen für die Evaluation bereit zu stellen (vgl. Anhang III-5). Dieser Bitte kamen allerdings – zumeist aufgrund von datenschutzrechtlichen Bedenken – nur wenige Antragsteller nach, so dass auf diese Weise lediglich 39 Kontaktlisten an den Forschungsnehmer übermittelt wurden, die insgesamt 159 E-Mail-Adressen sowie 30 postalische Adressen enthielten.³⁴ Diese wurden ebenfalls für die Einladung zur Umsetzerbefragung herangezogen.³⁵

³³ Dabei ist zu erwähnen, dass sich 20 dieser Datenblätter auf sieben mehrtägige Veranstaltungen beziehen, bei denen jeweils ein Datenblatt pro Veranstaltungstag eingereicht wurde. Diese Datenblätter enthalten dennoch teils voneinander abweichende Angaben und werden daher im weiteren Verlauf dieses Berichts wie separate Veranstaltungen behandelt. Zählt man für die Rücklaufberechnung auch eine mehrtägige Veranstaltung nur einfach, so ergibt sich ein Rücklauf von 177 Datenblättern oder 49,2 %.

³⁴ Hier sind allerdings zum Teil auch E-Mail-Adressen enthalten, die bereits aus den Unterlagen der DVW ersichtlich waren bzw. bereits vom Forschungsnehmer recherchiert wurden.

³⁵ Dabei wurden Personen, die ausschließlich eine postalische Adresse angegeben haben, mit einer schriftlichen Einladung zur Online-Befragung beschickt. Diese enthielt die Bitte, sich beim Forschungsnehmer telefonisch zu melden, falls kein Internetzugang verfügbar ist.

Um auch Personen zu erreichen, die zwar an Aktionstagen mitwirken, diese aber nicht selbst beantragen, wurden die Verantwortlichen der Verkehrssicherheitstage in der Einladung zur Online-Befragung weiterhin darum gebeten, den Link zum Fragebogen auch an weitere ihnen bekannte, bei AjF tätige Personen ihrer Verkehrswacht und / oder externe Experten (Projektbausteine) weiterzuleiten.³⁶

Anhand dieses Vorgehens konnten n = 270 Befragungsteilnahmen unter den AjF-Umsetzern verzeichnet werden. Da weder bekannt ist, an wie viele Personen der Link zur Befragung weitergeleitet wurde, noch, wie viele Personen im Beobachtungszeitraum insgesamt bei AjF aktiv waren, kann für die Umsetzerbefragung keine Rücklauf- oder Ausschöpfungsquote berechnet werden.

3.3.9 Teilnehmende Beobachtungen

Einen letzten Aspekt der vorgenommenen Datenerhebungen im Rahmen der Evaluation von AjF stellt die Durchführung von 14 teilnehmenden Beobachtungen dar, die vom Forschungsnehmer in der vorliegenden Evaluation unternommen wurden. Dieses Instrument wurde deshalb in die Datenerhebung einbezogen, da sich im telefonischen Kontakt mit den örtlichen Verkehrswachten sowie den beteiligten Schulen ein äußerst heterogenes Bild hinsichtlich der Umsetzung von AjF angedeutet hat. Bei den durchgeführten Beobachtungen wurden deshalb vor allem das Angebot an Aktionselementen und Projektbausteinen, die Organisation und Ablaufstruktur der Aktionstage, das Verhalten der ehrenamtlichen Umsetzer und die Gesamtkonzeption der Veranstaltung (reine Fokussierung auf Themen der Verkehrssicherheit oder Kombination mit anderen Präventionsangeboten) in den Blick genommen. Zusätzlich wurde, wenn möglich, auch die Zusammensetzung der Teilnehmer hinsichtlich Alter, Geschlecht und Migrationshintergrund sowie deren Reaktion auf den Aktionstag festgehalten.

Für die teilnehmenden Beobachtungen wurden Aktionstage in Bayern, Sachsen-Anhalt und Nordrhein-Westfalen ausgewählt. Hierbei wurden sowohl Veranstaltungen auf dem Gelände allgemein- oder berufsbildender Schulen als auch solche, die an öffentlichen Plätzen anderer Art stattgefunden haben, berücksichtigt.

³⁶ Ebenso wie die Teilnehmer und Nichtteilnehmer an AjF wurden auch die Umsetzer im Anschluss an die erfolgte Einladung zur Online-Befragung noch mehrfach an diese erinnert.

3.3.10 Zusammenfassung

Insgesamt kann zum Verlauf der Feldphase im vorliegenden Forschungs- und Entwicklungsprojekt ein weitgehend positives Fazit gezogen werden. Zwar konnten die von FUNK, HIESINGER, JÖRG (2016) angestrebten Stichprobenumfänge für die Befragung von Prüf- und Kontrollgruppe zum Teil nicht erreicht werden. Nichtsdestotrotz verbleibt für die Analyse der Teilnehmer und Nichtteilnehmer an AjF-Aktionstagen eine ausreichend große Anzahl von Befragten, um kleine bis mittlere, in der Grundgesamtheit auftretende, Effekte mithilfe der gezogenen Stichproben zu identifizieren.³⁷ Zudem wird die quantitative Analyse der Befragungsergebnisse von Prüf- und Kontrollgruppe durch eine Reihe zusätzlicher empirischer Informationen flankiert:

- Von etwa der Hälfte der im Beobachtungszeitraum beantragten Veranstaltungen liegen Eckdaten vor, die mithilfe des „Datenblatt Aktionstag“ unter den betreffenden Verkehrswachten erhoben wurden.
- An der Umsetzerbefragung beteiligten sich 270 Personen, so dass auch vonseiten der ehrenamtlichen Mitwirkenden an AjF Aussagen zum betrachteten Zielgruppenprogramm vorliegen.
- Schließlich wird die Untersuchung durch die Ergebnisse von 14 teilnehmenden Beobachtungen an AjF-Aktionstagen abgerundet.

3.4 Anmerkungen zur Datenanalyse

Die Analyse der Befragungsergebnisse der Teilnehmer und Nichtteilnehmer an AjF-Aktionstagen, des „Datenblatt Aktionstag“ sowie der AjF-Umsetzer bilden das Herzstück der vorliegenden Evaluation. Dabei kommen sowohl Instrumente der deskriptiven (= beschreibenden) als auch der schließenden bzw. Inferenzstatistik zum Einsatz. Während erstere hauptsächlich zur Illustration der gewonnenen Daten herangezogen wird, sollen mithilfe der Inferenzstatistik Zusammenhänge zwischen verschiedenen Befragungsergebnissen auf ihre statistische Verallgemeinerbarkeit hin überprüft werden (vgl. DÖRING, BORTZ 2016: 627f). Dazu werden die erhobenen Merkmale der Befragten in sog. „abhängige“ und sog. „unabhängige“ Variablen unterteilt. Erstere umfassen die interessierenden verkehrssicherheitsbezogenen Einstellungen

und Verhaltensweisen der Befragten. Als sog. „unabhängige Variablen“ fließen solche Merkmale in die Analysen mit ein, denen ein Zusammenhang mit den sog. „abhängigen“ Variablen unterstellt wird. Ziel der vorgenommenen Analysen ist es dann, zu ergründen, inwiefern sich die Ausprägungen der „abhängigen“ Variablen systematisch zwischen verschiedenen Gruppen von Befragten, die unterschiedliche Ausprägungen der „unabhängigen“ Variablen aufweisen, unterscheiden.

Bei der Beurteilung der Signifikanz statistischer Berechnungen orientiert sich die vorliegende Studie an einem Signifikanzniveau von $\alpha = 0,95$. Wenn die konkret errechnete Irrtumswahrscheinlichkeit $p < 0,05$ beträgt, wird von einem statistisch „signifikanten“ oder „verallgemeinerbaren“ Ergebnis gesprochen.

Zur Bewertung der inhaltlichen Bedeutsamkeit von Einflüssen finden außerdem folgende Maße der Effektstärke Anwendung:

- Für den Chi-Quadrat-Unabhängigkeitstest wird Cramers V berechnet (vgl. FIELD 2009: 698; DÖRING, BORTZ 2016: 817). Hierbei wird für Werte $< 0,2$ von einem sehr kleinen, im Wertebereich $0,2 \leq V < 0,5$ von einem kleinen Effekt, bei Effektstärken im Bereich $0,5 \leq V < 0,7$ von einem mittleren und ab einem Wert von Cramers $V \geq 0,7$ von einem großen Effekt gesprochen (vgl. WITTENBERG, CRAMER, VICARI 2014: 210).
- Für t-Tests (sowohl für verbundene als auch für unverbundene Stichproben), Mann-Whitney-U-Tests und Wilcoxon-Tests für verbundene Stichproben wird Cohens d berechnet (vgl. DÖRING, BORTZ 2016: 817). Hierbei wird ein Wert von $0,2 \leq d < 0,5$ als kleiner Effekt bezeichnet, bei einem Wert von $0,5 \leq d < 0,8$ wird von einem mittleren und bei $d \geq 0,8$ von einem großen Effekt gesprochen. Liegt die Effektstärke unter 0,2 wird dies als sehr kleiner Effekt interpretiert (vgl. COHEN 1988: 25f).
- Für logistische Regressionen wird für die Beurteilung der Effektstärke einzelner Einflussgrößen das Odds Ratio herangezogen (vgl. FIELD 2009: 294). Angelehnt an CHEN, COHEN, CHEN (2010, zitiert nach DÖRING, BORTZ 2016: 820) wird dabei ein Odds Ratio von $\geq 2,0$ und $< 3,0$ bzw. $\leq 0,5$ und $> 0,33$ als kleiner Effekt, ein Odds Ratio im Bereich von 3,0 bis unter 7,0 bzw. von 0,33 bis über 0,14 als mittlerer Effekt und ein Odds Ratio von $\geq 7,0$ bzw. $\leq 0,14$ als großer Effekt interpretiert.
- Für lineare Regressionen werden standardisierte Regressionskoeffizienten als Maß der Effekt-

³⁷ Diese Aussage stützt sich auf Berechnungen, die mit der Statistiksoftware G*Power durchgeführt wurden (vgl. <http://www.gpower.hhu.de/>, zuletzt aufgerufen am 19.02.2017).

stärke herangezogen (vgl. DÖRING, BORTZ 817; FIELD 2009: 239).

- Außerdem wird zur Beurteilung des Gesamtmodells bei linearen und logistischen Regressionen Cohens f^2 verwendet (vgl. DÖRING, BORTZ 2016: 821), bei dem ein Wert von $0,02 \leq f^2 < 0,15$ einen schwachen Effekt, ein Wert von $0,15 \leq f^2 < 0,35$ einen mittleren und ein Wert von $f^2 \geq 0,35$ einen großen Effekt widerspiegelt (vgl. COHEN 1988: 447f).

3.4.1 Auswertungen zum Zeitpunkt t_0

Selektivitätsanalyse

Als erster Schritt der Datenanalyse wird im vorliegenden Bericht eine vergleichende Betrachtung von Prüf- und Kontrollgruppe hinsichtlich ihrer soziodemographischen Merkmale sowie des Status ihrer Verkehrsteilnahme und ihres Informationsverhaltens vorgenommen. Die entsprechenden Angaben der Befragten bilden hierbei die „abhängigen“ Variablen, während die Zugehörigkeit zur Prüf- oder Kontrollgruppe als „unabhängige“ Variable herangezogen wird. Das Ziel dieser Analysen ist es, etwaige Unterschiede zwischen den Untersuchungsgruppen bzw. eine mögliche Selektivität der Prüfgruppe zu identifizieren, die dann bei der Betrachtung der verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungen und Verhaltensweisen in die Analysen mit einfließen können.

Im Falle nominalskaliert abhängiger Variablen wird bei der Analyse von Soziodemographie, Status der Verkehrsteilnahme und Informationsverhalten der Chi-Quadrat-Test verwendet.³⁸ Handelt es sich bei der abhängigen Variable um ein ordinalskaliertes oder ein metrisches, aber nicht annähernd normalverteiltes Merkmal, wird der Mann-Whitney-U-Test zum Vergleich der Untersuchungsgruppen herangezogen. Weist die abhängige Variable dagegen ein metrisches Skalenniveau auf und kann zudem als annähernd normalverteilt betrachtet werden³⁹, so dient der t-Test für unab-

³⁸ Bei der Verwendung des Chi-Quadrat-Tests wird sich bezüglich der Approximationsbedingungen an WITTENBERG, CRAMER, VICARI (2014: 207) orientiert: Alle erwarteten Häufigkeiten müssen größer oder gleich 1 sein und in maximal 20 % der Tabellenzellen dürfen die erwarteten Häufigkeiten kleiner als 5 sein. Sind die Bedingungen nicht erfüllt, wird, soweit möglich, die betreffende Variable sinnvoll zusammengefasst oder keine Signifikanzprüfung vorgenommen.

³⁹ Als „rule of thumb“ wird eine Variable im Folgenden dann als annähernd normalverteilt betrachtet, wenn ihre Schiefe und Kurtosis jeweils im Wertebereich zwischen -1,96 und +1,96 liegen (vgl. WITTENBERG, CRAMER, VICARI 2014: 159).

hängige Stichproben zur Beurteilung der Signifikanz der beobachteten Gruppenunterschiede.

Vergleich von Prüf- und Kontrollgruppe hinsichtlich verkehrssicherheitsrelevanter Einstellungen und Verhaltensweisen

Im Anschluss an die Analyse von Soziodemographie, Status der Verkehrsteilnahme und Informationsverhalten wird für die Ergebnisse der Basisbefragung der Teilnehmer und Nichtteilnehmer an AjF-Aktionstagen außerdem eine vergleichende Betrachtung der Untersuchungsgruppen sowie eine Analyse der Subgruppenunterschiede in der Stichprobe aller Befragten hinsichtlich ihrer verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungen und Verhaltensweisen zum Befragungszeitpunkt t_0 – im Fall der Prüfgruppe also noch vor der Teilnahme am Aktionstag – vorgenommen.

Dazu werden Regressionsmodelle berechnet, die als abhängige Variablen die Angaben der Befragten zu ihren verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungen und Verhaltensweisen zum Befragungszeitpunkt t_0 enthalten. Als unabhängige Variable geht in die Regressionsmodelle zum einen die Zugehörigkeit zur Prüf- oder Kontrollgruppe ein. Als weitere unabhängige Variablen dienen zum anderen solche Merkmale der Befragten, die sich im Zuge der Selektivitätsanalyse als zwischen den Untersuchungsgruppen statistisch signifikant verschieden erwiesen haben und/ oder denen ein bedeutsamer inhaltlicher Zusammenhang mit den berichteten, verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungen und Verhaltensweisen der Befragten unterstellt werden kann.

Dieses Vorgehen erbringt als Resultat der Regressionsanalysen sog. „bereinigte“ Effekte sowohl der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit als auch der weiteren, im Modell berücksichtigten, Merkmale der Befragten: Bei der Berechnung des Regressionskoeffizienten einer unabhängigen Variable werden sämtliche weiteren, im Modell enthaltenen, unabhängigen Variablen konstant gehalten (vgl. FIELD 2009: 237ff).⁴⁰ D. h. ein in den Regressionsanalysen gemessener und als statistisch signifikant klassifizierter Effekt der Gruppenzugehörigkeit besteht unabhängig von den weiteren, im Modell berücksichtigten Merkmalen der Befragten. Umgekehrt sind auch etwaige signifikante Subgruppenunterschiede zwischen den Jugendlichen und jungen Erwachsenen (z. B. hinsichtlich ihres

⁴⁰ Die in den Regressionsanalysen als unabhängige Variablen verwendeten Merkmale der Befragten werden hier und im Folgenden auch als „Einflussgrößen“ oder „Prädiktoren“ bezeichnet.

Geschlechts) als unabhängig von der Zugehörigkeit zu Prüf- oder Kontrollgruppe zu sehen.

Die Wahl des passenden Regressionsmodells hängt von den Verteilungseigenschaften der abhängigen Variable ab: Besitzt diese ein metrisches Skalenniveau und kann zudem als annähernd normalverteilt betrachtet werden, so werden für den Vergleich der Untersuchungsgruppen und der Subgruppen der Befragten lineare Regressionsmodelle berechnet (vgl. z. B. SCHNELL, HILL, ESSER 2005: 455ff). Metrische abhängige Variablen, die der Anforderung einer annähernden Normalverteilung nicht genügen, werden zunächst transformiert (vgl. TABACHNICK, FIDELL 1996: 83, 85), um die gewünschte Verteilung der abhängigen Variable herzustellen. Kann die abhängige Variable auch nach erfolgter Transformation nicht als annähernd normalverteilt betrachtet werden, so wird diese stattdessen dichotomisiert und anstelle eines linearen ein logistisches Regressionsmodell (vgl. FIELD 2009: 264ff) berechnet, um die Signifikanz der Einflüsse von Gruppenzugehörigkeit und subgruppenspezifischer Merkmale auf die verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungen und Verhaltensweisen der Befragten zu beurteilen. Können auch mithilfe eines logistischen Regressionsmodells aufgrund einer zu geringen Varianz (vgl. PEDUZZI et al. 1996; VITTINGHOFF, MCCULLOCH 2006) keine unverzerrten Schätzwerte berechnet werden, so wird auf bivariate Testverfahren für unabhängige Stichproben zurückgegriffen.

3.4.2 Auswertungen zum Zeitpunkt t_1

Die erste Nachbefragung wurde in der vorliegenden Evaluation ausschließlich in der Prüfgruppe erhoben und beschäftigt sich mit der formativen Evaluation des AjF-Aktionstages sowie möglichen kurzfristigen Veränderungen der verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungen und Verhaltensweisen der Befragten.

Die Fragestellungen der formativen Evaluation werden analog zum Vorgehen bei der Analyse von Soziodemographie, Status der Verkehrsteilnahme und Informationsverhalten deskriptiv dargestellt und anhand von bivariaten Testverfahren auf ihre statistische Verallgemeinerbarkeit hin überprüft. Beim zuletzt genannten Schritt werden die Befragten nach dem Zeitpunkt ihrer Befragung differenziert: Personen in der Prüfgruppe, die zwar an der zweiten, aber nicht an der ersten Nachbefragung teilgenommen haben, wurden die Fragen zur formativen Evaluation zum Zeitpunkt t_2 vorgelegt. Diese werden einer vergleichenden Betrachtung mit Befragten unterzogen, die sich bereits zum

Zeitpunkt t_1 an der formativen Evaluation beteiligt haben.

Ferner wird überprüft, ob sich in der Prüfgruppe zwischen t_0 und t_1 signifikante Unterschiede hinsichtlich der wiederholt abgefragten, verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungen und Verhaltensweisen der Befragten, zeigen. Um dies zu leisten, werden die zentralen Maße der zu beiden Befragungszeitpunkten aktiven Panelteilnehmer der Prüfgruppe auf eine statistisch signifikante Veränderung zwischen den Erhebungszeitpunkten W_0 und W_1 hin überprüft. Dabei wird im Fall ordinaler oder metrischer, aber nicht annähernd normalverteilter Variablen der Wilcoxon-Test für verbundene Stichproben verwendet. Handelt es sich um metrische und zudem annähernd normalverteilte Merkmale der Jugendlichen und jungen Erwachsenen, kommt hier der t-Test für verbundene Stichproben zum Einsatz.

Die Kontrollgruppe wurde zum Zeitpunkt t_1 nicht befragt, da plausibel anzunehmen ist, dass sich ohne ein Treatment innerhalb von zwei Wochen keine einschlägigen Änderungen in verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungen und Verhaltensweisen ergeben (vgl. Abschnitt 3.1.3). Somit kann für die intertemporale Veränderung zwischen t_0 und t_1 kein Prüf- / Kontrollgruppenvergleich gezogen werden. Signifikante Veränderungen in der Prüfgruppe werden dennoch auf die Teilnahme an AjF zurückgeführt. Es ist dabei jedoch nicht auszuschließen, dass auch z. B. Effekte, die durch die mehrmalige Befragung entstehen, Veränderungen im Antwortverhalten auslösen können.

3.4.3 Auswertungen zum Zeitpunkt t_2

Für die Auswertung der zweiten Nachbefragung stehen im Gegensatz zur ersten Nachbefragung Angaben von beiden Untersuchungsgruppen zur Verfügung. Die statistische Datenauswertung der Aussagen der Teilnehmer und Nichtteilnehmer an AjF zum Zeitpunkt t_2 hat zum Ziel, etwaige, durch die Teilnahme am Aktionstag hervorgerufene, Veränderungen der verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungen und Verhaltensweisen der Befragten zu identifizieren.

Um dies zu leisten, werden zunächst separat für Prüf- und Kontrollgruppe die zentralen Maße der zu beiden Befragungszeitpunkten aktiven Panelteilnehmer auf eine statistisch signifikante Veränderung zwischen den Erhebungszeitpunkten W_0 und W_2 hin überprüft. Hierzu werden bivariate statistische Testverfahren analog zum Vergleich der Zeitpunkte t_0 und t_1 herangezogen. Anhand dieses

Vorgehens kann festgestellt werden, ob in einer der Untersuchungsgruppen eine statistisch signifikante Veränderung der abhängigen Variable zwischen Basisbefragung und zweiter Nachbefragung stattgefunden hat.

Für die Beurteilung der Programmwirksamkeit ist darüber hinaus von Bedeutung, ob etwaige Veränderungen in den Einstellungen und Verhaltensweisen der Befragten zwischen W_0 und W_2 für Prüf- und Kontrollgruppe in unterschiedlich starker Ausprägung auftreten. Um dies zu ergründen, wird zunächst für jeden Befragten die Differenz seiner Merkmalsausprägungen zwischen Basisbefragung und erster Nachbefragung berechnet und der Durchschnitt dieser intraindividuellen Veränderungen berichtet. In einem zweiten Schritt wird dann mithilfe von Regressionsanalysen untersucht, ob sich die intraindividuellen Differenzen von Prüf- und Kontrollgruppe statistisch signifikant voneinander unterscheiden.⁴¹ Dabei werden, wie bereits im Fall der Regressionsanalysen zum Zeitpunkt t_1 , die im Rahmen der Selektivitätsanalyse als bedeutsam eingestuft Charakteristika der Befragten mit einbezogen, um signifikante Ergebnisse des Vergleichs von Prüf- und Kontrollgruppe um die Einflüsse weiterer Subgruppenmerkmale zu bereinigen und diese somit plausibel auf die Teilnahme am Aktionstag zurückführen zu können.⁴²

Beim Vergleich der Entwicklungen von Prüf- und Kontrollgruppe zwischen t_0 und t_2 wird zudem berücksichtigt, ob zwischen den Untersuchungsgruppen signifikante Unterschiede hinsichtlich ihres Ausgangsniveaus in der abhängigen Variable bestehen. Hierzu wird im Fall eines statistisch signifikanten Testergebnisses des Prüf- / Kontrollgruppenvergleichs zum Zeitpunkt t_0 die Ausprägung der abhängigen Variable aus der Basisbefragung als Kontrollvariable in das Regressionsmodell mit aufgenommen.

3.4.4 Auswertung des „Datenblatt Aktionstag“ und der AjF-Umsetzerebefragung

Da für die Eckdaten der Aktionstage im Beobachtungszeitraum sowie die Aussagen der bei AjF tä-

⁴¹ Die Wahl des passenden Regressionsmodells und die Behandlung der abhängigen Variablen erfolgt hierbei analog zu dem Verfahren, das bereits bei der Analyse der Untersuchungsgruppenunterschiede zum Zeitpunkt t_0 Anwendung findet.

⁴² Dieses mehrstufige Verfahren wird gegenüber varianzanalytischen Auswertungsmethoden favorisiert, da letztere hohe Anforderungen an die Verteilungseigenschaften der abhängigen Variablen stellen, die in der vorliegenden Erhebung oftmals nicht gegeben sind.

tigen Ehrenamtlichen größtenteils keine Gruppen- oder Zeitvergleiche zu berücksichtigen sind, beschränkt sich deren Analyse auf eine deskriptive Darstellung der Befragungsergebnisse mithilfe von Häufigkeitsverteilungen sowie gegebenenfalls Maßen der zentralen Tendenz. Werden Zusammenhänge oder Unterschiede statistisch geprüft, werden dabei – analog zum Vorgehen wie z. B. bei der Analyse der Soziodemographie – bivariate Testverfahren für unabhängige Stichproben verwendet (vgl. Abschnitt 3.4.1).

3.4.5 Zusammenfassung der Auswertungsstrategie

In der vorliegenden Befragungsstudie wird eine Auswertung von Daten aus verschiedenen Quellen vorgenommen, die teilweise außerdem zu mehreren Zeitpunkten erhoben wurden. Deshalb soll an dieser Stelle nochmals eine kurze Zusammenfassung der in den folgenden Kapiteln dargestellten Analysen erfolgen.

Zunächst werden die Angaben der Befragten zu Soziodemographie, Status der Verkehrsteilnahme und Informationsverhalten, die zum Zeitpunkt t_0 erhoben wurden, einer vergleichenden Betrachtung zwischen Prüf- und Kontrollgruppe unterzogen. Anhand dieses Vorgehens sollen bedeutsame Unterschiede zwischen den Untersuchungsgruppen identifiziert werden, die einen Zusammenhang mit den verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungen und Verhaltensweisen der Befragten aufweisen.

Letztere werden dann ebenfalls für einen Prüf- / Kontrollgruppenvergleich zum Zeitpunkt t_0 herangezogen, bei dem die im Rahmen der Untersuchung von Soziodemographie, Status der Verkehrsteilnahme und Informationsverhalten als bedeutsam klassifizierten Merkmale der Befragten in die Modellberechnungen mit einbezogen werden.

In einem nächsten Schritt wird die Entwicklung der verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungen und Verhaltensweisen der Befragten in der Prüfgruppe zwischen t_0 und t_1 in den Blick genommen. Damit kann festgestellt werden, ob die Teilnahme an AjF kurzfristige Veränderungen von Einstellungen oder Verhaltensaspekten unter den Jugendlichen und jungen Erwachsenen induziert.

Daran anschließend wird auch die Entwicklung der verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungen und Verhaltensweisen zwischen t_0 und t_2 betrachtet. Hierbei ist insbesondere von Interesse, ob diese für Prüf- und Kontrollgruppe unterschiedlich ver-

läuft. Um dies zu ergründen, werden die intraindividuellen Differenzen der Befragten zwischen Basisbefragung und zweiter Nachbefragung einer multivariaten Betrachtung unterzogen, bei der die Zugehörigkeit zu einer der beiden Untersuchungsgruppen die zentrale unabhängige Variable darstellt.

Außerdem werden die Angaben zur formativen Evaluation deskriptiv dargestellt und, differenziert nach Teilnehmern der ersten und zweiten Nachbefragung, ausgewertet.

Schließlich werden die Analysen der Befragungen von Teilnehmern und Nichtteilnehmern an AjF durch die deskriptive Darstellung der Ergebnisse des „Datenblatt Aktionstag“ sowie der Umsetzerbefragung ergänzt.

4 Selektivitätsanalyse

Informationen zur Soziodemographie oder zur Verkehrsteilnahme der Grundgesamtheit der durch AjF erreichten Jugendlichen und jungen Erwachsenen liegen nicht vor. Deshalb kann die Evaluationsstichprobe der Teilnehmer an AjF-Aktionstagen nicht mit einschlägigen Merkmalen der Grundgesamtheit verglichen werden. Im vorliegenden Kapitel wird daher überprüft, inwiefern sich in der Evaluationsstichprobe die Teilnehmer an AjF-Aktionstagen (Prüfgruppe) von Nichtteilnehmern (Kontrollgruppe) unterscheiden. Dabei wird auf

- verschiedene Merkmale der Soziodemographie,
- den Status der Verkehrsteilnahme,
- die Informierung über Verkehrssicherheit sowie
- grundlegende Einstellungen zum Thema Verkehr und motorisierte Mobilität (Normorientierung, Extramotive der Verkehrsteilnahme sowie erwartete Konsequenzen Anderer)

eingegangen.

4.1 Soziodemographie

Im Folgenden soll ein kurzer Überblick über die soziodemographischen Angaben der Befragten gegeben werden, die im Zuge der ersten Panelwelle der Evaluation des Zielgruppenprogramms AjF erhoben wurden. Dabei wird auf die folgenden Merkmale eingegangen:

- Alter und Geschlecht des Befragten,
- Ausbildungsstatus,
- erworbener bzw. angestrebter Schulabschluss,
- Bundesland bzw. regionale Verortung,
- Staatsangehörigkeit und
- gesprochene Sprache in der Familie und mit Freunden.

4.1.1 Alter und Geschlecht

Das Durchschnittsalter der befragten Jugendlichen und jungen Erwachsenen beträgt $\bar{x} = 18,2$ Jahre ($\bar{x} = 18,0$ Jahre). Teilnehmer an AjF sind mit $\bar{x} = 18,1$ Jahren ($\bar{x} = 18,0$ Jahre) etwas jünger als Befragte der Kontrollgruppe ($\bar{x} = 18,3$ Jahre, $\bar{x} = 18,0$ Jahre). Für die tabellarische Darstellung werden die Befragten anhand ihrer Altersangaben in drei Kategorien eingeteilt. Diese umfassen im Einzelnen Jugendliche im Alter von

- 14 bis einschließlich 16 Jahren,
- 17 bis einschließlich 20 Jahren sowie
- 21 Jahren und mehr.

Für die Wahl der Schwellenwerte der einzelnen Kategorien lassen sich die folgenden inhaltlichen Begründungen anführen:

- Personen im Alter von unter 17 Jahren können, abgesehen von der nicht-motorisierten Verkehrsteilnahme, ausschließlich als Führer motorisierter Zweiräder der Klassen Mofa, AM oder A1 als Verkehrsteilnehmer in Erscheinung treten.
- Ab dem Alter von 17 Jahren beginnt dann verbreitet die (begleitete) Pkw-Mobilität unter den Jugendlichen. Damit gehen veränderte Mobilitätsmuster und Gefährdungslagen im Straßenverkehr einher.
- Ab dem Alter von 21 Jahren schließlich endet für viele Jugendliche die Probezeit ihres Pkw-Fahrerlaubnisbesitzes. Auch hier ergeben sich veränderte Rahmenbedingungen der Verkehrsteilnahme gegenüber jüngeren Befragten: So entfällt für Pkw-Fahreranfänger, die im Alter von 18 Jahren ihre Fahrerlaubnis erworben haben, im Alter von 21 Jahren die sog. „Null-Promille-Grenze“ für Fahreranfänger.

Betrachtet man die Verteilung der Befragten auf die einzelnen Alterskategorien (vgl. Tab. 4-1), wird ersichtlich, dass sich in der Prüfgruppe mit 23,7 % ein etwas höherer Anteil an Personen im Alter von 14 bis unter 17 Jahren befindet als in der Kontrollgruppe (20,6 %). Die Kategorien „17 bis 20 Jahre“ sowie „21 Jahre und älter“ sind dagegen in der Prüfgruppe etwas schwächer besetzt als in der Kontrollgruppe. Auf dieser Grundlage ergibt sich ein signifikanter Unterschied hinsichtlich der Altersverteilung zwischen den beiden betrachteten Gruppen.⁴³

Auch hinsichtlich der Zusammensetzung aus jungen Männern und Frauen ist eine Diskrepanz zwischen Prüf- und Kontrollgruppe erkennbar (vgl. Tab. 4-2): Während in der Prüfgruppe die männlichen Befragten mit 54,3 % die Mehrheit stellen, überwiegt in der Kontrollgruppe der Anteil weiblicher Befragter knapp mit 51,5 %. Es errechnet sich ein signifikanter Unterschied zwischen den beiden betrachteten Subpopulationen.

⁴³ Sämtliche in den Abschnitten 4.1, 4.2 und 4.3 als statistisch signifikant ausgewiesene Zusammenhänge zeichnen sich, sofern nicht explizit anders erwähnt, durch eine sehr kleine Effektstärke aus.

Alter (kategorisiert)	Prüf- gruppe	Kontroll- gruppe	Gesamt
	%		
14 bis 16 Jahre	23,7	20,6	22,7
17 bis 20 Jahre	61,7	63,9	62,4
21 Jahre und älter	14,6	15,5	14,9
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Median / Mittelwert	18,0 / 18,1	18,0 / 18,3	18,0 / 18,2
Anzahl (n)	3.330	1.574	4.904

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an;

Tab. 4-1: Prüf- und Kontrollgruppe: Alter (kategorisiert); Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 2)⁴⁴

Geschlecht	Prüf- gruppe	Kontroll- gruppe	Gesamt
	%		
Männlich	54,3	48,5	52,4
Weiblich	45,7	51,5	47,6
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	3.458	1.728	5.186

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an;

Tab. 4-2: Prüf- und Kontrollgruppe: Geschlecht; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 2)

4.1.2 Ausbildungsstatus und Schulabschluss

Als ein weiteres soziodemographisches Merkmal, das für die inhaltlichen Analysen von Belang ist, kann der Ausbildungsstatus der Jugendlichen und jungen Erwachsenen gelten. Bei der Betrachtung dieses Merkmals (vgl. Tab. 4-3) zeigt sich, dass sich von den Angehörigen der Kontrollgruppe mit 38,3 % ein höherer Anteil bereits in einer Berufsausbildung befindet als unter den Befragten der Prüfgruppe (30,0 %). Das ist plausibel: Wie bereits zuvor festgehalten wurde (vgl. Kap. 4.1), verzeichnet die Kontrollgruppe ein höheres durchschnittliches Lebensalter der Befragten. Dies schlägt sich auch in einem größeren Anteil an Personen nieder, die bereits einen Schulabschluss erworben haben und somit für eine berufliche Ausbildung infrage kommen. Der beobachtete Unterschied zwischen Prüf- und Kontrollgruppe hinsichtlich des Ausbildungsstatus erweist sich als statistisch signifikant.

Ausbildungsstatus	Prüf- gruppe	Kontroll- gruppe	Gesamt
	%		
Schüler- / in	70,0	61,7	67,3
Auszubildende- / r	30,0	38,3	32,7
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	3.464	1.709	5.173

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an;

Tab. 4-3: Prüf- und Kontrollgruppe: Ausbildungsstatus; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 3)

Unter denjenigen Befragten, die angegeben haben, eine allgemeinbildende Schule zu besuchen, wurde zusätzlich noch erhoben, welche Klassenstufe sie momentan besuchen (vgl. Tab. 4-4). Auch hier schlägt sich der zuvor festgestellte Altersunterschied zwischen Prüf- und Kontrollgruppe nieder: Die älteren Befragten der Kontrollgruppe verzeichnen geringere Anteil an Personen in der siebten bis neunten Klasse und dafür höhere Anteile an Befragten in der zwölften und dreizehnten Klasse, als die Prüfgruppe der Teilnehmer an AjF-Aktionstagen. Dementsprechend ergibt sich unter den befragten Schülern ein statistisch signifikanter Zusammenhang zwischen der Zugehörigkeit zu Prüf- oder Kontrollgruppe und der angegebenen Klassenstufe.

Klassenstufe	Prüf- gruppe	Kontroll- gruppe	Gesamt
	%		
7. Klasse	0,5	0,0	0,3
8. Klasse	2,3	0,1	1,5
9. Klasse	7,0	4,4	6,1
10. Klasse	16,1	18,4	16,9
11. Klasse	44,6	41,5	43,5
12. Klasse	26,5	30,7	27,9
13. Klasse	3,1	4,9	3,7
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Median / Mittelwert	11,0 / 10,9	11,0 / 11,1	11,0 / 11,0
Anzahl (n)	1.954	1.018	2.972

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an;

Tab. 4-4: Prüf- und Kontrollgruppe: Klassenstufe; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 4)

Analog zur Frage nach der Klassenstufe unter den Schülern wurde Auszubildenden die Frage vorgelegt, im wievielten Jahr ihrer Berufsausbildung sie sich befinden (vgl. Tab. 4-5).

⁴⁴ Sofern nicht explizit anders vermerkt, beziehen sich alle in diesem Bericht ausgewiesenen Fragenummern der AjF-Teilnehmerbefragung auf den Fahrer-Fragebogen der Prüfgruppe.

Hinsichtlich dieses Merkmals kann eine große Ähnlichkeit von Prüf- und Kontrollgruppe festgestellt werden: In beiden Subpopulationen befindet sich etwa jeder dritte Auszubildende im ersten und etwa die Hälfte der Azubis im zweiten Ausbildungsjahr. Der Anteil der Befragten, die im dritten Ausbildungsjahr sind, beträgt in Prüf- und Kontrollgruppe jeweils 18,7 %. Nennungen des vierten oder fünften Ausbildungsjahres kommen nur vereinzelt vor. Wie sich aus der Ähnlichkeit der Häufigkeitsverteilungen in beiden Untersuchungsgruppen bereits erahnen lässt, errechnet sich kein statistisch signifikanter Unterschied hinsichtlich des angegebenen Ausbildungsjahres zwischen Befragten der Prüf- und Kontrollgruppe.

Ausbildungsjahr	Prüfgruppe	Kontrollgruppe	Gesamt
	%		
1. Ausbildungsjahr	31,4	31,4	31,4
2. Ausbildungsjahr	49,8	48,5	49,3
3. Ausbildungsjahr	18,7	18,7	18,7
4. Ausbildungsjahr	0,2	0,8	0,4
5. Ausbildungsjahr	0,0	0,6	0,2
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Median / Mittelwert	2,0 / 1,9	2,0 / 1,9	2,0 / 1,9
Anzahl (n)	1.023	637	1.660

Tab. 4-5: Prüf- und Kontrollgruppe: Ausbildungsjahr; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 5)

Ein letztes Merkmal, das in diesem Abschnitt ins Auge gefasst werden soll, stellt der höchste bereits erreichte oder angestrebte Schulabschluss der Befragten dar (vgl. Tab. 4-6). Hinsichtlich dieser Größe zeigt sich ein signifikanter Unterschied zwischen Prüf- und Kontrollgruppe: Der Anteil der Personen ohne Schulabschluss fällt in der Prüfgruppe (2,4 %) höher aus als in der Kontrollgruppe (0,9 %). Das Gleiche gilt für den mittleren Schulabschluss (PG: 34,5 %, KG: 25,0 %). Umgekehrt verhält es sich im Fall des (Fach-)Abiturs: Hier verzeichnet die Prüfgruppe einen geringeren Anteil an Nennungen (54,7 %) als die Kontrollgruppe (65,1 %). Der deutlichste Unterschied zwischen den Untersuchungsgruppen tritt also hinsichtlich des Schulabschluss „(Fach-)Abitur“ mit einer Differenz von circa zehn Prozentpunkten zwischen den Untersuchungsgruppen auf.

Höchster erreichter / angestrebter Schulabschluss	Prüfgruppe	Kontrollgruppe	Gesamt
	%		
Kein Schulabschluss	2,4	0,9	1,9
Sonder- / Förderschulabschluss	0,6	0,6	0,6
Hauptschulabschluss	7,8	8,4	8,0
Mittlere Reife	34,5	25,0	31,3
(Fach-)Abitur	54,7	65,1	58,2
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	3.436	1.717	5.153

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an;

Tab. 4-6: Prüf- und Kontrollgruppe: Höchster erreichter / angestrebter Schulabschluss (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 7)

4.1.3 Regionale Verortung

Einen besonderen Fall unter den soziodemographischen Angaben der Befragten stellt die regionale Verortung der Jugendlichen dar (vgl. Tab. 4-7): Während die Datenerhebung in der Prüfgruppe im Verlauf der Feldphase auf das gesamte Bundesgebiet ausgeweitet wurde (vgl. Abschnitt 3.1.5), beschränkte sich die Erhebung in der Kontrollgruppe hauptsächlich auf die Bundesländer Nordrhein-Westfalen und Sachsen-Anhalt.⁴⁵ Dementsprechend befinden sich in der Prüfgruppe Personen aus nahezu allen Bundesländern, während in der Kontrollgruppe nur vereinzelt Beobachtungen aus anderen Bundesländern als Nordrhein-Westfalen und Sachsen-Anhalt verzeichnet werden können. Vor diesem Hintergrund wurde im Fall der regionalen Verortung auf einen Signifikanztest des Prüf- / Kontrollgruppenunterschiedes verzichtet.

⁴⁵ Zu erwähnen ist außerdem, dass sich die Angaben der Prüfgruppe ausschließlich auf das Bundesland der von den Befragten besuchten Schule beziehen. In der Kontrollgruppe wurde der Online-Fragebogen der Basisbefragung im Verlauf der Feldphase öffentlich beworben und somit auch für Nicht-Schüler geöffnet (vgl. Abschnitt 3.3.4). Daher war es notwendig, den Fragentext bei der Frage nach dem Bundesland im Vorfeld dieser Bewerbung zu verändern. In den Darstellungen zur regionalen Verortung sind nun auch solche Befragte der Kontrollgruppe abgetragen, die erst nach dieser Änderung an der Befragung teilgenommen haben. Für diese Befragten bezieht sich die Frage nach dem Bundesland auf ihren Wohnort. Dies betrifft alle Befragungsteilnahmen in der Kontrollgruppe ab dem 27.09.2017 (n = 454). Für Befragungsteilnahmen in der Kontrollgruppe vor dem 27.09.2017 bezieht sich die Angabe zum Bundesland dagegen, wie im Fall der Prüfgruppe, auf die von den Befragten besuchte Bildungseinrichtung.

Bundesland	Prüf- gruppe	Kontroll- gruppe	Gesamt
	%		
Baden-Württemberg	2,2	0,8	1,8
Bayern	5,9	0,6	4,3
Berlin	0,0	0,2	0,1
Brandenburg	1,8	0,1	1,3
Bremen	0	0,3	0,1
Hamburg	0,0	0,4	0,1
Hessen	14,9	0,2	10,4
Mecklenburg-Vorpommern	3,0	0,2	2,1
Niedersachsen	11,7	0,3	8,3
Nordrhein-Westfalen	27,8	83,6	44,6
Rheinland-Pfalz	1,0	1,6	1,2
Saarland	0,0	0,2	0,1
Sachsen	0,1	0,5	0,2
Sachsen-Anhalt	24,6	10,8	20,5
Schleswig-Holstein	0,8	0,1	0,6
Thüringen	6,2	0,3	4,4
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	3.433	1.479	4.912

Tab. 4-7: Prüf- und Kontrollgruppe: Bundesland der (beruflichen) Schule bzw. des Wohnortes; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 8)

Regionale Verortung (dichotomisiert)	Prüf- gruppe	Kontroll- gruppe	Gesamt
	%		
Alte Bundesländer	64,3	88,2	71,5
Neue Bundesländer	35,7	11,8	28,5
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	3.433	1.479	4.912

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an;

Tab. 4-8: Prüf- und Kontrollgruppe: Regionale Verortung (dichotomisiert); Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 8)

Überprüfen lässt sich jedoch, ob sich die regionalen Verortungen von Prüf- und Kontrollgruppe dahingehend unterscheiden, wie hoch der Anteil an Befragten aus den alten bzw. neuen Bundesländern in der vorliegenden Stichprobe ausfällt (vgl. Tab. 4-8). Dabei ist ein signifikanter Unterschied zwischen den Untersuchungsgruppen festzustellen: Während in der Prüfgruppe mehr als ein Drittel der Befragten eine Schule im Gebiet der ehemaligen DDR besucht, trifft dies in der Kontrollgruppe lediglich auf 11,8 % der Befragten zu. Hierbei handelt es sich um einen Zusammenhang, der über eine sehr geringe Effektstärke hinausgeht. Das er-

rechnete Zusammenhangsmaß Cramers V beträgt 0,2 und signalisiert damit einen geringen Zusammenhang zwischen Untersuchungsgruppenzugehörigkeit und regionaler Verortung (vgl. Anhang VIII, Tab. A4-Va).

4.1.4 Staatsangehörigkeit und gesprochene Sprachen

Die Betrachtung der angegebenen Staatsangehörigkeiten in Prüf- und Kontrollgruppe offenbart, dass in beiden Untersuchungsgruppen mehr als neun von zehn Befragten über die deutsche Staatsangehörigkeit verfügen (vgl. Tab. 4-9). Unter den Teilnehmern an AjF-Aktionstagen liegt der Anteil an Personen mit deutscher Staatsangehörigkeit um etwa drei Prozentpunkte höher (94,1 %) als in der Kontrollgruppe (91,2 %). Umgekehrt nennt unter denjenigen Jugendlichen, die keinen AjF-Aktionstag besucht haben, etwa jeder zehnte Befragte (10,8 %) (auch) eine andere als die deutsche Staatsangehörigkeit, während der entsprechende Anteil in der Prüfgruppe lediglich 7,2 % beträgt. Auf Grundlage dieser Angaben errechnet sich ein signifikanter Prüf- / Kontrollgruppenunterschied hinsichtlich der genannten Staatsangehörigkeiten.

Staatsangehörigkeit	Prüf- gruppe	Kontroll- gruppe	Gesamt
	%		
Deutsche Staatsangehörigkeit	94,1	91,2	93,2
Andere Staatsangehörigkeit	7,2	10,8	8,4
Insgesamt	101,3	102,0	101,6
Anzahl (n)	3.427	1.689	5.116

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an;

Tab. 4-9: Prüf- und Kontrollgruppe: Staatsangehörigkeit (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 9)

Eng verknüpft mit der Frage nach der Staatsangehörigkeit ist auch der Umstand, welche Sprache(n) die Befragten hauptsächlich in ihrer Familie sprechen. Auch dieses Merkmal wurde unter Angehörigen der Prüf- und Kontrollgruppe in der Basisbefragung erhoben (vgl. Tab. 4-10). In mehr als neun von zehn Fällen wird von den Befragten beider Untersuchungsgruppen hier die deutsche Sprache angegeben. Der Anteil derjenigen Personen, die

hauptsächlich eine andere Sprache in der Familie sprechen, umfasst in der Kontrollgruppe knapp weniger als ein Viertel der Befragten (23,5 %), während dieser Anteil in der Prüfgruppe lediglich etwas weniger als ein Fünftel (17,4 %) der Jugendlichen und jungen Erwachsenen ausmacht. Die entlang der Dichotomie Deutsch / Nicht-Deutsch hauptsächlich in der Familie gesprochene Sprache unterscheidet sich signifikant zwischen Prüf- und Kontrollgruppe.⁴⁶

Hauptsächlich gesprochene Sprache in der Familie	Prüfgruppe	Kontrollgruppe	Gesamt
	%		
Deutsch	93,5	91,1	92,7
Andere Sprache	17,4	23,5	19,4
Insgesamt	110,9	114,6	112,1
Anzahl (n)	3.457	1.716	5.173

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an;

Tab. 4-10: Prüf- und Kontrollgruppe: Hauptsächlich gesprochene Sprache in der Familie (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 10)

Neben der hauptsächlich gesprochenen Sprache in der Familie wurde auch erhoben, welche Sprache die Jugendlichen und jungen Erwachsenen hauptsächlich mit ihren Freunden benutzen (vgl. Tab. 4-11). Hinsichtlich dieses Merkmals zeigen sich lediglich marginale Unterschiede zwischen den beiden Subpopulationen: Der Anteil derjenigen, die angeben, mit ihren Freunden hauptsächlich deutsch zu sprechen, beträgt in beiden Gruppen 98,2 % und umfasst damit nahezu sämtliche Befragte. Etwas weniger als einer von zehn Befragten gibt außerdem an, im Freundeskreis auch auf (eine) andere Sprache(n) zurückzugreifen. Es errechnet sich kein signifikanter Unterschied zwischen Prüf- und Kontrollgruppe hinsichtlich der hauptsächlich im Freundeskreis verwendeten Sprache(n).⁴⁷

Um die Informationen zu Staatsangehörigkeit und gesprochenen Sprachen weiter zu verdichten, kann auch eine Kombination der in diesem Abschnitt diskutierten Merkmale betrachtet werden,

⁴⁶ Als andere Sprachen als Deutsch werden hauptsächlich westeuropäische Sprachen, türkisch, Sprachen aus dem Gebiet der ehemaligen GUS sowie osteuropäische Sprachen genannt.

⁴⁷ Neben Deutsch werden hier hauptsächlich westeuropäische Sprachen und türkisch angeführt.

die das Vorliegen eines Migrationshintergrundes unter den befragten Jugendlichen abbilden soll (vgl. Tab. 4-12). Dazu werden Befragte, die eine andere als die deutsche Staatsangehörigkeit besitzen und / oder die in ihrer Familie hauptsächlich eine andere Sprache als deutsch sprechen, zur Kategorie „Personen mit Migrationshintergrund“ zusammengefasst und den restlichen Befragten gegenübergestellt. Anhand dieses Vorgehens lässt sich zeigen, dass der Anteil an Personen mit Migrationshintergrund in der Kontrollgruppe mit mehr als einem Viertel der Befragten deutlich höher ausfällt als in der Prüfgruppe (19,1 %).

Hauptsächlich gesprochene Sprache mit Freunden	Prüfgruppe	Kontrollgruppe	Gesamt
	%		
Deutsch	98,2	98,2	98,2
Andere Sprache	9,5	9,4	9,4
Insgesamt	107,7	107,6	107,6
Anzahl (n)	3.460	1.714	5.174

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 4-11: Prüf- und Kontrollgruppe: Hauptsächlich gesprochene Sprache mit Freunden (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 11)

Migrationshintergrund	Prüfgruppe	Kontrollgruppe	Gesamt
	%		
Nein	80,9	73,8	78,6
Ja	19,1	26,2	21,4
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	3.424	1.686	5.110

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an;

Tab. 4-12: Prüf- und Kontrollgruppe: Migrationshintergrund (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 9, Frage 10)

4.1.5 Zusammenfassung der Befunde zu den soziodemographischen Charakteristika der Befragten

Die in diesem Kapitel dargelegten Befunde zeigen, dass die Befragten der Prüfgruppe durchschnittlich etwas jünger sind als Jugendliche, die keinen AjF-Aktionstag besucht haben. Weiterhin stellen in der Prüfgruppe junge Männer die Mehrheit, während sich die Kontrollgruppe mehrheitlich aus Angehörigen

gen des weiblichen Geschlechts zusammensetzt.⁴⁸ Das höhere Lebensalter der Befragten in der Kontrollgruppe schlägt sich auch in einem höheren Anteil an Auszubildenden sowie – im Falle der Schüler – in einer höheren durchschnittlichen Klassenstufe, die die Jugendlichen besuchen, nieder. Hinsichtlich des Ausbildungsjahrs zeigen sich für diejenigen Befragten, die sich in einer Berufsausbildung befinden, keine signifikanten Unterschiede zwischen den Untersuchungsgruppen. Angehörige der Kontrollgruppe streben – im Vergleich zu Teilnehmern an AjF-Aktionstagen – als höchsten Schulabschluss öfter das (Fach-) Abitur an oder haben dieses bereits erworben. In der Prüfgruppe zeigen sich dagegen im Vergleich mit Nichtteilnehmern an AjF höhere Anteile an Befragten, die die Mittlere Reife besitzen oder anstreben. Die regionale Verortung der befragten Jugendlichen und jungen Erwachsenen spiegelt das unterschiedliche Erhebungsdesign für die Prüf- und Kontrollgruppe wider, so dass sich in letzterer beinahe ausschließlich Befragte aus Sachsen-Anhalt und Nordrhein-Westfalen befinden. Der Anteil an Personen, die eine Schule in den neuen Bundesländern besuchen bzw. dort wohnhaft sind, ist in der Prüfgruppe deutlich stärker ausgeprägt. Verglichen mit den Nichtteilnehmern berichten Personen, die einen AjF-Aktionstag besucht haben, seltener, eine andere als die deutsche Staatsangehörigkeit zu besitzen und in der Familie hauptsächlich eine andere Sprache als deutsch zu sprechen.

Zwar unterscheiden sich Prüf- und Kontrollgruppe hinsichtlich vieler soziodemographischer Merkmale, allerdings sind die beschriebenen Unterschiede zwischen den Untersuchungsgruppen lediglich gering ausgeprägt. Für eine bedeutsame Selektivität des Zielgruppenprogramms AjF hinsichtlich soziodemographischer Merkmale ergeben sich in der Befragungsstudie keine Hinweise.

4.2 Status der Verkehrsteilnahme

4.2.1 Fahrerlaubnisbesitz und bereits erworbene Fahrerlaubnisklassen

Neben den in Abschnitt 4.1 behandelten, soziodemographischen Charakteristika der befragten Jugendlichen und jungen Erwachsenen ist für deren Differenzierung in relevante Subgruppen auch von Bedeutung, welchem Status der Verkehrsteilnahme

me diese zum Zeitpunkt der Befragung unterliegen. Das zentrale Merkmal hinsichtlich der genannten Differenzierung bildet der Fahrerlaubnisbesitz der Befragten, der in diesem Abschnitt behandelt werden soll.

Betrachtet man diese Größe getrennt für die beiden Untersuchungsgruppen der vorliegenden Evaluation, so stellt sich heraus, dass der Anteil an Personen mit Fahrerlaubnisbesitz in Prüf- und Kontrollgruppe beinahe identisch stark ausgeprägt ist und jeweils etwas weniger als die Hälfte der befragten Personen umfasst (vgl. Tab. 4-13). Dementsprechend errechnet sich kein statistisch signifikanter Unterschied zwischen Teilnehmern und Nichtteilnehmern an AjF hinsichtlich ihres Fahrerlaubnisbesitzes.⁴⁹

Fahrerlaubnisbesitz	Prüfgruppe	Kontrollgruppe	Gesamt
	%		
Nein	46,0	45,5	45,8
Ja	54,0	54,5	54,2
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	3.485	1.733	5.218

Tab. 4-13: Prüf- und Kontrollgruppe: Fahrerlaubnisbesitz; Befragungszeitpunkt t_0 (Ohne Fragenummer)

Unter den jugendlichen Fahrerlaubnisbesitzern wurde außerdem erhoben, über welche Fahrerlaubnisklassen sie bereits verfügen (vgl. Tab. 4-14). Die Befragten stellen Pkw-Fahrerlaubnisse der Klassen BF17 bzw. B hierbei als dominierende Fahrerlaubnisklasse heraus: Beinahe neun von zehn Fahrern in beiden Untersuchungsgruppen berichten den Besitz einer solchen Fahrerlaubnis. Etwa ein Drittel der Befragten mit Führerschein besitzt nach eigenen Angaben außerdem eine Fahrerlaubnis bzw. Prüfbescheinigung der Klasse AM15 / AM bzw. Mofa. Auch Fahrerlaubnisse für landwirtschaftliche Zugmaschinen werden von etwas mehr als einem Fünftel der befragten Personen angegeben.⁵⁰ Weiterhin verfügt etwas mehr als jeder zehnte Jugendliche über die Fahrerlaubnis für motorisierte Zweiräder der Klasse A1 und etwas weniger als jeder zwanzigste Befragte berichtet, auch leistungsstärkere Motorräder der

⁴⁸ Eine stärkere Affinität zu Verkehrssicherheitsthemen durch junge Frauen im Vergleich zu jungen Männern ist in entsprechenden Befragungen nicht ungewöhnlich (vgl. FUNK, SCHRAUTH 2016a; FUNK et al. 2012; FUNK, GRÜNINGER 2010).

⁴⁹ Personen, die bereits eine Fahrerlaubnis erworben haben, werden im Folgenden auch als „Fahrer“ und Befragte, für die dies nicht zutrifft, als „Mitfahrer“ bezeichnet.

⁵⁰ Wie viele dieser Angaben sich auf einen Einschluss der genannten Fahrerlaubnisklassen durch die Klasse BF17 / B / BE beziehen, muss an dieser Stelle offen bleiben.

Klasse A2 führen zu dürfen. Die Führerscheinklassen C, A und D werden nur von sehr wenigen Befragten genannt.

Signifikante Unterschiede zwischen Prüf- und Kontrollgruppe zeigen sich hinsichtlich des Besitzes der Fahrerlaubnisklassen BF17 / B, AM15 / AM und A1: Während Teilnehmer an AjF-Aktionstagen in der Stichprobe der Evaluation stärker zu Fahrerlaubnissen für motorisierte Zweiräder der Klassen AM15 / AM und A1 neigen, berichtet in der Kontrollgruppe ein etwas höherer Anteil an Befragten, eine Pkw-Fahrerlaubnis der Klasse BF17 / B zu besitzen.⁵¹

Bereits erworbene Fahrerlaubnisklassen	Prüfgruppe	Kontrollgruppe	Gesamt
	%		
BF17 / B	85,8	89,4	87,0
Mofa	33,6	35,5	34,2
AM15 / AM	33,5	27,6	31,5
T, L	22,6	21,6	22,3
A1	14,3	11,1	13,3
A2	4,8	4,1	4,6
C	2,2	1,0	1,8
A	1,8	1,6	1,7
D	0,6	0,5	0,6
Insgesamt	192,4	199,2	197,0
Anzahl (n)	1.849	934	2.783

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an;

Tab. 4-14: Prüf- und Kontrollgruppe: Bereits erworbene Fahrerlaubnisklassen (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 15)

4.2.2 Derzeitige Fahrausbildung

Neben dem Fahrerlaubnisbesitz spielt auch eine etwaige derzeitige Fahrausbildung eine Rolle im Hinblick auf die verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungen und Verhaltensweisen der Befragten: Personen, die sich zum Zeitpunkt der Befragung in einer Fahrausbildung befinden, sind durch die damit einhergehende Beschäftigung mit Themen der

Verkehrssicherheit möglicherweise stärker für Gefahren im Straßenverkehr sensibilisiert als Jugendliche, die nicht die Fahrschule besuchen.

Über beide Untersuchungsgruppen hinweg lässt sich feststellen, dass etwa einer von fünf Befragten zum Zeitpunkt der Basisbefragung den Erwerb einer (zusätzlichen) Fahrerlaubnis vor Augen hat (vgl. Tab. 4-15). Es zeigt sich zudem, dass dieser Anteil in der Kontrollgruppe etwas höher ausfällt als in der Prüfgruppe. Die beiden Gruppen erweisen sich als hinsichtlich des betrachteten Merkmals statistisch signifikant voneinander verschiedenen.

Derzeitige Fahrausbildung	Prüfgruppe	Kontrollgruppe	Gesamt
	%		
Nein	77,3	80,6	78,4
Ja	22,7	19,4	21,6
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	3.406	1.713	5.119

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an;

Tab. 4-15: Prüf- und Kontrollgruppe: Derzeitige Fahrausbildung; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 14)

Fahrerlaubnisklasse der derzeitigen Fahrausbildung	Prüfgruppe	Kontrollgruppe	Gesamt
	%		
BF17 / B	88,5	93,1	89,8
A / A2	5,6	5,6	5,6
A1	4,5	2,6	3,9
C	2,7	1,0	2,2
AM15 / AM	2,2	1,0	1,8
T, L ^a	1,2	1,0	1,2
Mofa ^a	0,7	0	0,5
D ^a	0,1	0	0,1
P ^a	0,1	0	0,1
Insgesamt	105,6	104,3	105,2
Anzahl (n)	738	304	1.042

^a Aufgrund zu geringer erwarteter Häufigkeiten bzw. einer zu geringen Fallzahl wurde auf einen Signifikanztest verzichtet;

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 4-16: Prüf- und Kontrollgruppe: Fahrerlaubnisklasse der derzeitigen Fahrausbildung (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 14)

Hat ein Befragter angegeben, sich derzeit in einer Fahrausbildung zu befinden, so wurde zusätzlich erhoben, um welche Fahrerlaubnisklasse es sich

⁵¹ Hinsichtlich des höheren Anteils an AM-Fahrerlaubnissen in der Prüfgruppe kann auf den dort ebenfalls höheren Anteil von Jugendlichen aus den neuen Bundesländern, insbesondere aus Sachsen-Anhalt und Thüringen, verwiesen werden, wo mit dem Modellversuch AM15 eine deutliche Zunahme der mit motorisierten Zweirädern mobilen Jugendlichen festzustellen ist (vgl. FUNK, SCHRAUTH, ROSSNAGEL 2018).

dabei handelt (vgl. Tab. 4-16). Wie schon im Fall der bereits erworbenen Fahrerlaubnisse beziehen sich auch hier etwa neun von zehn Befragten auf die Pkw-Fahrerlaubnisse BF17 bzw. B. Zwischen Prüf- und Kontrollgruppe zeigen sich unter denjenigen Personen, die eine Fahrausbildung absolvieren, keine signifikanten Unterschiede hinsichtlich der von ihnen angestrebten Fahrerlaubnisklassen.⁵²

4.2.3 Häufigkeit der Fahrzeugnutzung und Fahrleistung mit dem Pkw und motorisierten Zweirädern

Die Inhaberschaft einer Fahrerlaubnis erlaubt noch keine Aussage darüber, wie intensiv diese zur individuellen Mobilität und zum Fahrerfahrungsaufbau genutzt wird. Daher wurde den Befragten aus Prüf- und Kontrollgruppe, sofern sie bereits über eine gültige Fahrerlaubnis verfügen, auch die Frage vorgelegt, wie häufig sie mit dem Pkw bzw. mit motorisierten Zweirädern unterwegs sind und welche Strecke sie mit den genannten Verkehrsbeteiligungsarten in etwa bereits zurückgelegt haben.

Häufigkeit der Fahrzeugnutzung und Fahrleistung mit dem Pkw

Betrachtet man von den zuvor genannten Merkmalen zunächst die Häufigkeit der Pkw-Nutzung (vgl. Tab. 4-17), so lässt sich folgendes Bild der Befragten zeichnen:

Lediglich etwas weniger als einer von zehn Befragten mit einer Fahrerlaubnis war noch nie als Fahrer mit dem Pkw unterwegs. Es zeigen sich nur sehr kleine Anteile von Gelegenheitsfahrern in Prüf- und Kontrollgruppe, die eine Pkw-Nutzung im Umfang von einer Fahrt pro Monat oder weniger angeben. Etwas weniger als ein Zehntel der Jugendlichen berichtet weiterhin, „mehrmals im Monat“ Auto zu fahren und etwa einer von fünf Befragten tut dies nach eigenen Angaben „mehrmals in der Woche“. Somit verbleibt ein Anteil von etwa sechzig Prozent der bereits mit einer Pkw-Fahrerlaubnis ausgestatteten Befragungsteilnehmer, die (beinahe) täglich als Fahrer eines Pkw am Straßenverkehr teilnehmen. Es lässt sich kein statistisch signifikanter Zusammenhang zwischen der Zugehörigkeit zu Prüf-

oder Kontrollgruppe und der Nutzungshäufigkeit von Pkw feststellen.

Die angegebenen Fahrleistungen mit dem Pkw unterscheiden sich dagegen signifikant zwischen den Untersuchungsgruppen: Während Prüfgruppenangehörige auf eine durchschnittliche Fahrerfahrung mit dem Pkw in Höhe von $\bar{x} = 25.303$ km ($n = 1.476$) zurückblicken können, beträgt der entsprechende Wert für die Kontrollgruppe lediglich $\bar{x} = 21.676$ km ($n = 791$).

Häufigkeit der Pkw-Nutzung	Prüfgruppe	Kontrollgruppe	Gesamt
	%		
Noch nie	8,9	6,6	8,1
Einmal im Monat oder seltener	3,4	3,4	3,4
Mehrmals im Monat	8,3	7,4	8,0
Mehrmals in der Woche	19,7	21,9	20,4
(Fast) täglich	59,8	60,7	60,1
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	1.820	928	2.748

Tab. 4-17: Prüf- und Kontrollgruppe: Häufigkeit der Pkw-Nutzung unter Fahrerlaubnisinhabern; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 16)

Häufigkeit der Fahrzeugnutzung und Fahrleistung mit motorisierten Zweirädern

Im Fall der Nutzungshäufigkeiten von motorisierten Zweirädern unter den als Fahrer klassifizierten Befragten zeigt sich, dass beinahe die Hälfte dieser Personen über keine Fahrerfahrung mit Mofa, Moped oder Motorrad verfügt (vgl. Tab. 4-18). Etwas mehr als einer von fünf Befragten berichtet zudem eine Nutzungshäufigkeit von einmal im Monat oder weniger, 8,0 % bzw. 7,5 % der Befragten sind außerdem lediglich mehrmals im Monat bzw. mehrmals in der Woche mit motorisierten Zweirädern im Straßenverkehr unterwegs. Etwas mehr als einer von zehn Fahrern nutzt motorisierte Zweiräder (fast) täglich für die Erreichung seiner Wegeziele. Angehörige der Prüfgruppe zeigen eine signifikant stärker ausgeprägte Neigung zur Nutzung von Mofas, Mopeds und Motorrädern als die Befragten der Kontrollgruppe. Dieser Gruppenunterschied erweist sich zudem mit einer Effektstärke von 0,2 (Cohens d) zumindest als „kleiner“ Effekt (vgl. Anhang VIII, Tab. A4-D).

Diese vermehrte Nutzung motorisierter Zweiräder in der Prüfgruppe zeigt sich auch beim Vergleich der Untersuchungsgruppen hinsichtlich der angegebenen Fahrleistungen zu dieser Fahrzeugklas-

⁵² Im Fall der Prüfbescheinigungen bzw. Fahrerlaubnisklassen T / L, Mofa, D und P wurde aufgrund fehlender Zellenbesetzungen in der Prüfgruppe bzw. zu geringer erwarteter Häufigkeiten in mindestens einer der Zellen auf einen Signifikanztest verzichtet.

se: Der Median der bereits mit motorisierten Zweirädern zurückgelegten Strecke beträgt in der Prüfgruppe $\tilde{x} = 2.000$ km ($n = 895$), während die Kontrollgruppe hier lediglich einen Wert von $\tilde{x} = 1.000$ km ($n = 375$) verzeichnet.⁵³

Nutzungshäufigkeit von motorisierten Zweirädern	Prüfgruppe	Kontrollgruppe	Gesamt
	%		
Noch nie	46,1	56,5	49,7
Einmal im Monat oder seltener	21,1	21,8	21,4
Mehrmals im Monat	9,2	5,8	8,0
Mehrmals in der Woche	8,4	5,8	7,5
(Fast) täglich	15,3	10,1	13,5
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	1.747	913	2.660

Tab. 4-18: Prüf- und Kontrollgruppe: Nutzungshäufigkeit von motorisierten Zweirädern; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 16)

4.2.4 Zusammenfassung der Befunde zum Status der Verkehrsteilnahme

In Prüf- und Kontrollgruppe besitzt jeweils etwas mehr als die Hälfte der Befragten zum Zeitpunkt der Basisbefragung bereits eine gültige Fahrerlaubnis. Mit Abstand am weitesten verbreitet ist hierbei eine Fahrerlaubnis der Klasse BF17 oder B. Bezüglich eines Fahrerlaubnisbesitzes allgemein gibt es zwar keinen signifikanten Unterschied zwischen den Untersuchungsgruppen. In der Kontrollgruppe haben aber signifikant mehr Befragte einen Pkw-Führerschein, während Prüfgruppenbefragte häufiger eine Fahrerlaubnis der Klasse AM15 / AM oder A1 besitzen.

Etwa einer von fünf Befragten absolviert zum Befragungszeitpunkt t_0 außerdem gerade eine Fahrausbildung. Diejenigen Personen in Prüf- und Kontrollgruppe, die bereits eine Fahrerlaubnis erworben haben, unterscheiden sich nicht signifikant hinsichtlich der Häufigkeit ihrer Pkw-Nutzung, allerdings haben Teilnehmer an AjF durchschnittlich bereits eine höhere Fahrleistung mit dem Auto er-

⁵³ Bei der Fahrleistung mit motorisierten Zweirädern wird der Median statt des arithmetischen Mittelwerts berichtet, da dieses Merkmal keine annähernde Normalverteilung aufweist.

Inhaltlich kann hier erneut auf die Möglichkeit der AM15-Nutzung in Sachsen-Anhalt und Thüringen verwiesen werden. Jugendliche aus diesen beiden Bundesländern sind in der Prüfgruppe deutlich stärker vertreten als in der Kontrollgruppe.

bracht als Nichtteilnehmer. Die Nutzung motorisierter Zweiräder ist in der Prüfgruppe hinsichtlich ihrer Häufigkeit weiter verbreitet als in der Kontrollgruppe. Darüber hinaus berichten Befragte der Prüfgruppe eine höhere durchschnittlich bereits erbrachte Fahrleistung mit motorisierten Zweirädern als die Kontrollgruppe.

4.3 Informierung über Verkehrssicherheit

4.3.1 Informierung in den letzten zwölf Monaten und genutzte Informationsquellen

Ein weiteres Merkmal der Befragten, das möglicherweise einen Einfluss auf verkehrssicherheitsrelevante Einstellungen und Verhaltensweisen ausüben könnte, besteht dahingehend, ob sich die Jugendlichen und jungen Erwachsenen in den letzten zwölf Monaten ausdrücklich über das Thema „Verkehrssicherheit als Fahrer oder Mitfahrer“ informiert haben und welche Quellen sie dafür gegebenenfalls genutzt haben.

Über beide Untersuchungsgruppen hinweg kann festgestellt werden, dass etwa sechs von zehn Befragten eine gezielte Informationssuche zum infrage stehenden Thema vorgenommen haben, wobei etwa ein Drittel der Prüf- und Kontrollgruppe von einer ein- oder zweimaligen und etwa ein Viertel von einer häufigeren Informierung berichten (vgl. Tab. 4-19).

Die Häufigkeitsverteilung innerhalb der Untersuchungsgruppen offenbart zudem, dass Angehörige der Prüfgruppe etwas stärker zur Informierung über Verkehrssicherheit neigen als Personen, die keinen AjF-Aktionstag besucht haben. Dieser Unterschied zwischen Teilnehmern und Nichtteilnehmern an AjF erweist sich als statistisch signifikant.

Informierung über Verkehrssicherheit in den letzten 12 Monaten	Prüfgruppe	Kontrollgruppe	Gesamt
	%		
Gar nicht	39,1	43,5	40,6
Ein bis zwei Mal	34,4	31,7	33,5
Drei Mal oder öfter	26,5	24,8	25,9
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	3.439	1.718	5.157

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an;

Tab. 4-19: Prüf- und Kontrollgruppe: Informierung über Verkehrssicherheit in den letzten 12 Monaten; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 12)

Unter denjenigen Befragten, die ein Informieren über Verkehrssicherheit in den letzten zwölf Monaten berichten, wurde auch erhoben, welche Medien / Informationsquellen sie für ihre Recherche genutzt haben. Dazu konnten die Jugendlichen und jungen Erwachsenen aus acht vorgegebenen Antwortkategorien beliebig viele auswählen und zudem auch andere als die vorgelegten Variablenausprägungen in einer „Sonstiges“-Kategorie festhalten.

Die Angaben der Befragten zu den von ihnen genutzten Informationsquellen zeichnet folgendes Bild (vgl. Tab. 4-20):

Etwa die Hälfte der Personen, die sich entsprechend informiert haben, gibt an, Gespräche zum Thema Verkehrssicherheit mit Fahrlehrern bzw. Experten und / oder seinen Eltern geführt zu haben. Etwa vier von zehn Befragten nennen außerdem Gespräche mit anderen Jugendlichen als Informationsquelle. Beinahe einer von drei Befragten informiert sich über das Internet und etwa ein Viertel der Personen in der Stichprobe nutzt hierfür (auch) soziale Medien wie Facebook, Twitter etc. Nicht ganz ein Fünftel der Befragten nennt außerdem das Fernsehen und /oder den Besuch von Informationsveranstaltungen als Medium für die Vermittlung von verkehrssicherheitsrelevantem Wissen. Zeitschriften bzw. Bücher und sonstige Informationsquellen werden von jeweils etwa einem Zehntel der Jugendlichen angeführt.

Zwischen Prüf- und Kontrollgruppe bestehen signifikante Unterschiede hinsichtlich ihrer Mediennutzung bei der Information zu Themen der Verkehrssicherheit: Gespräche mit den Eltern, das Internet, soziale Medien sowie Zeitschriften / Bücher werden von Nichtteilnehmern an AjF-Aktionstagen häufiger zur Information herangezogen als von den Teilnehmern. Obwohl also in der Kontrollgruppe seltener eine Information erfolgt, berichten die Nichtteilnehmer an AjF, die sich über Verkehrssicherheit informieren, von vielfältigeren Informationsquellen. Diejenigen Befragten, die weitere als die vorgelegten Antwortoptionen dargelegt haben, beziehen sich dabei zu beinahe zwei Drittel auf eine Information im Rahmen ihrer Fahrausbildung (vgl. Tab. 4-21). Jeweils etwa eine von zehn Personen, die hierzu eine Aussage macht, nennt außerdem die Schule, Lernsoftware und / oder ein Fahrsicherheitstraining als zusätzliche Informationsquelle. Weitere Nennungen, die nicht in die bereits genannten Kategorien fallen, sind in der Stichprobe kaum zu verzeichnen. Es zeigen sich keine verallgemeinerbaren Unterschiede zwischen Prüf- und Kontrollgruppe hinsichtlich der von die-

sen angeführten, „sonstigen“ Informationswegen.⁵⁴

Informationsquellen zur Verkehrssicherheit	Prüfgruppe	Kontrollgruppe	Gesamt
	%		
Gespräche mit Fahrlehrern / Experten	55,8	53,6	55,1
Gespräche mit den Eltern	47,9	52,7	49,5
Gespräche mit anderen Jugendlichen	41,3	41,5	41,4
Internet	27,4	32,2	28,9
Soziale Medien	23,0	27,0	24,3
Fernsehen	19,9	19,4	19,7
Informationsveranstaltungen	18,4	17,2	18,0
Zeitschriften, Bücher	10,0	12,6	10,8
Sonstiges	12,0	10,6	11,6
Insgesamt	255,7	266,8	259,1
Anzahl (n)	2.080	969	3.049

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an;

Tab. 4-20: Prüf- und Kontrollgruppe: Informationsquellen zur Verkehrssicherheit (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 13)

Sonstige Informationsquellen zur Verkehrssicherheit	Prüfgruppe	Kontrollgruppe	Gesamt
	%		
Fahrschule / Fahrunterricht	64,9	60,4	63,6
Schule	14,0	6,6	11,9
Lernsoftware	7,9	14,3	9,7
Fahrsicherheitstraining	8,3	8,8	8,5
Beruf / Ausbildung ^a	3,1	3,3	3,1
Erste-Hilfe-Kurs ^a	2,2	0	1,6
Sonstiges ^a	0	7,7	2,2
Insgesamt	100,4	101,1	100,6
Anzahl (n)	228	91	319

^a Aufgrund zu geringer erwarteter Häufigkeiten bzw. einer zu geringen Fallzahl wurde auf einen Signifikanztest verzichtet;

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 4-21: Prüf- und Kontrollgruppe: Sonstige Informationsquellen zur Verkehrssicherheit (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 13)

⁵⁴ Für die Kategorien „Beruf / Ausbildung“, „Erste-Hilfe-Kurs“ und „Sonstiges“ wurde aufgrund fehlender Zellenbesetzungen bzw. zu geringer erwarteter Häufigkeiten in mindestens einer der Zellen auf einen Signifikanztest verzichtet.

4.3.2 Kontrollgruppe: Früherer Besuch von Aktionstagen zum Thema „Verkehrssicherheit“

Einen Spezialfall der Information über Themen der Verkehrssicherheit stellt in der Kontrollgruppe der frühere Besuch von Aktionstagen zu diesem Thema dar.⁵⁵

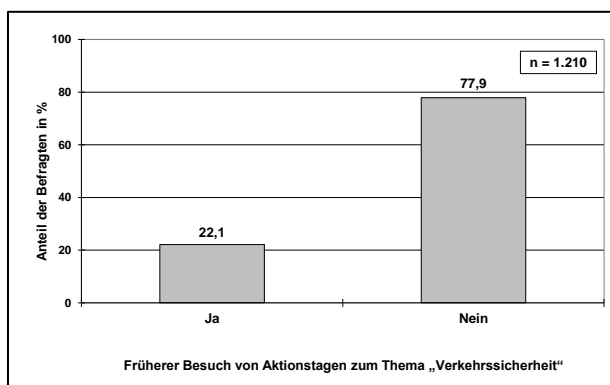


Bild 4-1: Kontrollgruppe: Früherer Besuch von Aktionstagen zum Thema „Verkehrssicherheit“; Befragungszeitpunkt t_0 (Kontrollgruppe Frage 13)

Hinsichtlich der genannten Fragestellung berichten 22,1 % der Befragten, die im Erhebungszeitraum nicht an einem AjF-Aktionstag teilgenommen haben, von einem früheren Besuch einer solchen oder ähnlichen Veranstaltung (vgl. Bild 4-1). Vor dem Hintergrund dieses Befundes sowie des regelmäßigen Stattfindens von AjF-Aktionstagen oder ähnlichen Veranstaltungen an allgemein- oder berufsbildenden Schulen kann die Kontrollgruppe in der vorliegenden Stichprobe also nicht als vollkommen ausgenommen von der Beschulung mit Inhalten der Verkehrserziehung angesehen werden. Diesen Umstand gilt es bei der Interpretation der Ergebnisse der Prüf- / Kontrollgruppenvergleiche in den folgenden Kapiteln zu beachten. Allerdings kann die Zurechnung der Befragten, die einen früheren Besuch einer Informationsveranstaltung zur Verkehrssicherheit angeben, zur Kontrollgruppe der vorliegenden Evaluation dennoch als gerechtfertigt angesehen werden. Denn zum einen kann davon ausgegangen werden, dass die betreffenden Befragten im Jahr 2017 – und damit im Beobachtungszeitraum der vorliegenden Untersuchung – keinen AjF-Aktionstag besucht haben. Und zum anderen stellen Aktionstage zur Verkehrssicherheit an allgemein- und berufsbildenden

⁵⁵ Da die betreffende Frage erst nach Beginn der Feldphase in den Online-Fragebogen der Kontrollgruppe eingefügt wurde, liegen hierzu lediglich 1.210 Angaben vor.

Schulen ein durchaus nicht unübliches Ereignis dar.⁵⁶ Somit würde ein Vergleich der AjF-Teilnehmer ausschließlich mit solchen Personen, die noch nie eine vergleichbare Veranstaltung besucht haben, ein eher unrealistisches Bild der tatsächlichen Programmwirkung zeichnen.

4.3.3 Zusammenfassung der Befunde zum Informationsverhalten

Der Anteil der Personen, die sich in den letzten zwölf Monaten aktiv über Verkehrssicherheit informiert hat, umfasst über beide Untersuchungsgruppen hinweg etwa sechs von zehn Befragten. Die eher geringen Unterschiede zwischen der Prüf- und Kontrollgruppe sind allerdings statistisch signifikant. Zur Information werden am häufigsten Gespräche mit Fahrlehrern bzw. Experten, den Eltern oder anderen Jugendlichen genutzt. Auch in der Kontrollgruppe hat etwa einer von fünf Befragten schon einmal einen Aktionstag zum Thema Verkehrssicherheit besucht.

4.4 Überlegungen zur Berücksichtigung von Merkmalen zur Soziodemographie, dem Status der Verkehrsteilnahme und dem Informationsverhalten beim Vergleich von Prüf- und Kontrollgruppe

Bei der Untersuchung von verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungen und Verhaltensweisen der Befragten in der vorliegenden Stichprobe soll eine Gegenüberstellung von Prüf- und Kontrollgruppe erfolgen, um etwaige Verbesserungen hinsichtlich der genannten abhängigen Variablen gegebenenfalls auf die Teilnahme an AjF-Aktionstagen zurückführen zu können (vgl. Kapitel 3.4). Da soziodemographische Merkmale der Befragten, die Information über Verkehrssicherheit sowie insbesondere der Status der Verkehrsteilnahme aufgrund ihrer direkten Beziehung zu den Einstellungen und Verhaltensweisen der Befragten bei diesen Vergleichen als „Störvariablen“ wirken können, sollen an dieser Stelle Überlegungen dahingehend angestellt werden, welche der in diesem Kapitel

⁵⁶ Dafür sprechen die zahlreichen weiteren Verkehrserziehungsprogramme, die es für die von AjF angesprochene Zielgruppe gibt, z. B. die „Aktion BOB“ (vgl. LIEBER 2015), der „Crash-Kurs NRW“ (vgl. NEUMANN 2012; BLINDENBACHER 2011) oder die Kampagne „Wait a Minute“ des ADAC (vgl. <https://www.wait-a-minute.de/>, zuletzt aufgerufen am 26.04.2018).

behandelten Einflussgrößen beim Vergleich der Untersuchungsgruppen zu berücksichtigen sind.

Dazu ist zunächst festzustellen, dass sich in früheren Untersuchungen Merkmale der Soziodemographie, wie sie in Abschnitt 4.1 behandelt wurden, als bedeutende Einflussgrößen im Zusammenhang mit verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungen und Verhaltensweisen junger Fahrer herausgestellt haben (vgl. FUNK, SCHRAUTH, ROSSNAGEL 2018; FUNK, SCHRAUTH 2016a; FUNK, GRÜNINGER 2010). Daher wird der Großteil der diskutierten Merkmale auch als Kontrollvariablen in die in diesem Bericht vorgenommenen, multivariaten Vergleiche von Prüf- und Kontrollgruppe mit einbezogen, um etwaige Unterschiede zwischen den Untersuchungsgruppen unabhängig von deren soziodemographischer Zusammensetzung auf die Teilnahme oder Nichtteilnahme an AjF zurückführen zu können. Die Angaben zur Klassenstufe bzw. dem Ausbildungsjahr der Befragten werden dabei nicht als Kontrollvariablen herangezogen, da diese zum einen eine hohe Korrelation mit dem Lebensalter aufweisen und zum anderen nur für Teile der Personen in der Stichprobe vorliegen.

Hinsichtlich des Status der Verkehrsteilnahme ist darüber hinaus festzuhalten, dass der Fahrerlaubnisbesitz und die damit ermöglichte, selbstständige motorisierte Verkehrsteilnahme mutmaßlich einen erheblichen Einfluss zum einen auf das Ausmaß der Beschäftigung mit Themen der Verkehrssicherheit hat. Zum anderen können die Fahrerlaubnisbesitzer auch selbst mit Verkehrssituationen konfrontiert sein, wie sie am Aktionstag thematisiert werden. Damit ist ein Einfluss dieses Merkmals auf die verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungen und Verhaltensweisen der Befragten zu erwarten. Zudem erscheint es sinnvoll, ein Maß für die Fahrerfahrung der Jugendlichen und jungen Erwachsenen als Kontrollvariable in die multivariaten Modelle mit aufzunehmen. Da die Angaben der Befragten zu den von ihnen bereits mit Pkw und motorisierten Zweirädern zurückgelegten Distanzen aber zum einen vermutlich einer gewissen Unschärfe unterliegen und zum anderen auch viele fehlende bzw. als unplausibel ausgeschlossene Angaben beinhalten, wird alternativ hierzu die Nutzungshäufigkeit von Pkw und motorisierten Zweirädern herangezogen.⁵⁷

⁵⁷ Die Ausprägungen dieser Einflussgrößen werden zu zwei Kategorien zusammengefasst. Die erste Kategorie umfasst dabei Personen, die keine motorisierten Fahrzeuge fahren oder eine Fahrzeugnutzung im Umfang von einmal pro Monat oder seltener angeben. In der zweiten Kategorie finden sich Befragte, die mindestens „mehrmals im Monat“ mit dem Pkw bzw. motorisierten Zweirädern mobil sind. Jugendliche und junge Erwachsene, die noch keine Fahrer-

Auch einer derzeit andauernden Fahrausbildung kann eine Veranlassung zur vermehrten Beschäftigung mit verkehrssicherheitsrelevanten Themen unterstellt werden, weshalb auch dieses Merkmal für die Bereinigung der Prüf- / Kontrollgruppenvergleiche herangezogen wird.

Da im Fall der Informierung über Themen der Verkehrssicherheit weder bekannt ist, wie lange diese zurück liegt, noch, in welcher Intensität sie erfolgt ist, wird diese beim Vergleich der Untersuchungsgruppen in den folgenden Kapiteln nicht berücksichtigt. Zusätzlich stellen eine derzeitige Fahrausbildung und bereits erworbene Fahrerlaubnisse bzw. Prüfbescheinigungen stärkere Indikatoren für eine Beschäftigung mit Themen der Verkehrssicherheit dar als das Informationsverhalten der letzten zwölf Monate. Außerdem implizieren der Fahrerlaubnisbesitz und eine derzeitige Fahrausbildung selbst bereits eine Aneignung von Wissen zur Verkehrssicherheit.

Das Wissen um einen früheren Besuch von Aktionstagen durch die Kontrollgruppe liegt schließlich zum einen nur für Nichtteilnehmer an AjF-Aktionstagen und auch hier nur für einen Teil der Befragten vor, so dass ein Einbezug dieses Merkmals in die vergleichenden Betrachtungen von Prüf- und Kontrollgruppe nicht erfolgen kann.

Insgesamt ergibt sich damit das folgende Set an unabhängigen Variablen, das in den weiteren Kapiteln dieses Evaluationsberichtes für die Bereinigung des Vergleichs der Untersuchungsgruppen herangezogen wird:

- Das Geschlecht der Befragten und deren Alter,
- der Ausbildungsstatus mit den Ausprägungen „Schüler“ und „Auszubildender“,
- der (erreichte oder angestrebte) Schulabschluss mit den Ausprägungen „Bis einschließlich Mittlere Reife“ und „(Fach-)Abitur“,⁵⁸
- das Vorliegen eines Migrationshintergrundes,
- der Fahrerlaubnisbesitz,
- eine derzeitige Fahrausbildung sowie

laubnis besitzen, werden hierbei in der Kategorie derjenigen Befragten inkludiert, die nie oder nur sehr selten Pkw bzw. motorisierte Zweiräder fahren. Somit erübrigt sich ein separater Einbezug des Merkmals „Fahrerlaubnisbesitz“ in die multivariaten Berechnungen.

⁵⁸ „Sonstige“ Abschlüsse werden hierbei nicht berücksichtigt, da diese keiner der beiden Kategorien zugeordnet werden können. Hat ein Befragter mehrere Schulabschlüsse angegeben, so erfolgt die Zuweisung zu einer der Kategorien anhand des höchsten genannten Schulabschlusses.

- die Nutzungshäufigkeit von Pkw und motorisierten Zweirädern.

4.5 Grundlegende Einstellungen zum Verkehr und zu motorisierter Mobilität

Neben soziodemographischen Merkmalen, dem Status der Verkehrsteilnahme und dem Informationsverhalten können auch grundlegende Einstellungen zum Verkehr und zu motorisierter Mobilität einen Einfluss auf Verhaltensweisen, Selbsteinschätzung und Gefahrensensibilisierung der Befragten ausüben. Diese können somit als sog. „Störfaktoren“ bei der Betrachtung der Wirkung des Zielgruppenprogramms in Erscheinung treten (zum angenommenen Wirkmodell vgl. FUNK, HIESINGER, JÖRG 2016: 54f). Daher wird im Folgenden auf die Normorientierung, die Ausprägtheit von Extramotiven der Verkehrsteilnahme und die erwarteten Konsequenzen Anderer aufseiten der Jugendlichen und jungen Erwachsenen eingegangen.

4.5.1 Normorientierung

Eine erste inhaltliche Komponente der Einstellungen zur Verkehrssicherheit bildet die Normorientierung der Befragten. Diese soll abbilden, inwiefern die Jugendlichen und jungen Erwachsenen die Gültigkeit von Verkehrsregeln akzeptieren bzw. für

wie verbindlich sie diese halten. Um dies zu ergründen, wurde den Befragten zum Zeitpunkt t_0 eine Fragenbatterie mit drei Items vorgelegt, zu denen sie ihre Zustimmung anhand einer sechsstufigen Antwortskala ausdrücken konnten. Diese Skala reicht vom Wert „1“, der die Aussage „Stimme überhaupt nicht zu“ repräsentiert, bis zum Wert „6“, der mit der Aussage „Stimme voll und ganz zu“ gleichgesetzt werden kann. Die Werte zwischen den Polen konnten von den Befragten zur Abstufung ihrer Zustimmung herangezogen werden.

Häufigkeitsverteilung zum Zeitpunkt t_0

Das erste Item zur Normorientierung beinhaltet die Aussage „Verkehrsregeln sind notwendig für einen sicheren und geordneten Straßenverkehr“. Dieser Behauptung schließen sich sowohl in der Prüf- als auch in der Kontrollgruppe mehr als neun von zehn Befragten (beinahe) uneingeschränkt an, indem sie ihre Zustimmung mit einem der beiden höchsten Skalenausprägungen ausdrücken (vgl. Tab. 4-22).

Weiterhin wurden den Teilnehmern an der Basisbefragung die Aussagen „Bestimmte Verkehrsregeln (wie z. B. Geschwindigkeitsbegrenzungen) empfinde ich als Einschränkung meiner persönlichen Freiheit“ und „Ich sehe Verkehrsregeln für mich eher als Empfehlung“ zur Beurteilung vorgelegt.

Normorientierung	n	1	2	3	4	5	6	Median / MW	
		Stimme überhaupt nicht zu					Stimme voll und ganz zu		
Zeilen-%									
Verkehrsregeln sind notwendig für einen sicheren und geordneten Straßenverkehr	PG	3.050	1,5	1,1	1,8	2,5	7,9	85,2	6,0 / 5,7
	KG	1.635	1,4	2,0	2,1	2,3	7,8	84,3	6,0 / 5,7
	Insg.	4.685	1,5	1,1	1,8	2,5	7,9	85,2	6,0 / 5,7
Bestimmte Verkehrsregeln empfinde ich als Einschränkung meiner persönlichen Freiheit	PG	3.045	49,8	19,6	9,8	7,6	6,8	6,4	2,0 / 2,2
	KG	1.642	47,9	23,0	9,1	6,7	5,9	7,4	2,0 / 2,2
	Insg.	4.687	49,2	20,8	9,6	7,3	6,5	6,7	2,0 / 2,2
Ich sehe Verkehrsregeln für mich eher als Empfehlung	PG	3.041	45,1	19,0	9,6	8,2	7,2	10,8	2,0 / 2,5
	KG	1.647	42,9	20,7	10,3	6,0	6,9	13,4	2,0 / 2,5
	Insg.	4.688	44,3	19,6	9,9	7,4	7,1	11,7	2,0 / 2,5

Tab. 4-22: Prüf- und Kontrollgruppe: Normorientierung; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 22)

Hier ist die Einordnung der Befragten nicht mehr ganz so eindeutig wie beim zuvor betrachteten Item: Die Aussage, dass bestimmte Verkehrsregeln eine Einschränkung der persönlichen Freiheit darstellen, lehnt zwar beinahe die Hälfte der Befragten in beiden Untersuchungsgruppen vollumfänglich ab. Sowohl in der Prüf-, als auch in der Kontrollgruppe verortet sich jedoch auch etwa jeder fünfte Jugendliche in der oberen Hälfte der Skala (Skalenpunkte „4“ bis „6“) und stimmt der vorgelegten Aussage damit, zumindest teilweise, zu.

Ein ähnliches Bild zeigt sich auch beim Item zur Wahrnehmung von Verkehrsregeln als Empfehlung: Hier umfasst der Anteil der Befragten, die die größtmögliche Ablehnung bekunden, sogar nur etwas mehr als vier von zehn Befragten in der Prüf- und Kontrollgruppe. Umgekehrt beinhaltet der Anteil der Jugendlichen, die die Skalenpunkte „4“ bis „6“ für ihre Antwort ausgewählt haben, etwa ein Viertel aller Jugendlichen und jungen Erwachsenen in der Stichprobe. Besonders bedenklich erscheint der Anteil von mehr als zehn Prozent der Befragten, die die Wahrnehmung von Verkehrsregeln als Empfehlung in vollem Ausmaß bestätigen, indem sie sich in der höchsten Antwortkategorie verorten.

Netto-Effekte der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit und Subgruppenanalyse

In diesem Zusammenhang erscheint besonders interessant, welche Subgruppen der Befragten sich durch eine höhere Zustimmung zu den beiden zuletzt genannten Items hervortun. Die multivariate Analyse zeigt, dass dies insbesondere männliche Jugendliche, Jugendliche mit einem geringeren Schulabschluss als dem (Fach-)Abitur, Jugendliche und junge Erwachsene aus den alten Bundesländern sowie Befragte mit Migrationshintergrund betrifft (vgl. Tab. 4-23). Männliche Befragte und Personen mit eher geringerer Schulbildung zeigen umgekehrt auch eine geringere durchschnittliche Zustimmung zu der Aussage, Verkehrsregeln seien notwendig für einen sicheren und geordneten Straßenverkehr. Somit erscheinen diese Teilstichproben als speziell zu beachtende Subgruppen hinsichtlich der Sensibilisierung für Verkehrssicherheit.

Zudem zeigt sich ein signifikanter Zusammenhang der Normorientierung mit dem Alter der Befragten: Mit zunehmendem Alter sinkt die Zustimmung zu der Aussage zur Notwendigkeit von Verkehrsregeln und diese werden eher als einschränkend empfunden. Zudem nehmen Pkw-Nutzer Verkehrsregeln im Vergleich mit Personen, die nie oder nur

sehr selten Auto fahren, seltener als Empfehlung wahr. Eine derzeitige Fahrausbildung geht außerdem mit einer höheren Zustimmung zu der Aussage einher, dass Verkehrsregeln notwendig für Sicherheit und Ordnung im Straßenverkehr sind. Zwischen Prüf- und Kontrollgruppe zeigen sich zum Zeitpunkt t_0 keine verallgemeinerbaren Unterschiede hinsichtlich ihrer Aussagen zur Normorientierung. Sämtliche als signifikant ausgewiesenen Zusammenhänge in Tab. 4-23 bilden kleine oder sehr kleine Effekte ab (vgl. Anhang VIII, Tab. A4-23).

Einflussgröße	Abhängige Variable: Normorientierung		
	Notwendigkeit von Verkehrsregeln	Empfindung als Einschränkung	Empfehlungscharakter
Gruppenzugehörigkeit: Prüfgruppe	+	+	-
Geschlecht: Männlich	-	+	+
Alter	-	+	+
Ausbildungsstatus: In Ausbildung	+	+	+
Schulabschluss: (Fach-)Abitur	+	-	-
Region: Neue Bundesländer	+	-	-
Migrationshintergrund	-	+	+
Derzeit in Fahrausbildung	+	-	-
Nutzung motorisierte Zweiräder: Mindestens mehrmals im Monat	-	+	+
Nutzung Pkw: Mindestens mehrmals im Monat	+	-	-
n	3.867	3.867	3.869

Ein „+“ kennzeichnet einen positiven Zusammenhang zwischen der jeweiligen Einflussgröße und der angegebenen Zustimmung, ein „-“ kennzeichnet umgekehrt einen negativen Zusammenhang.

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Lesebeispiel zum Item „Notwendigkeit von Verkehrsregeln“: Angehörige der Prüfgruppe stimmen dieser Aussage häufiger zu als Angehörige der Kontrollgruppe. Dieser Effekt ist allerdings nicht statistisch signifikant. Mit zunehmendem Alter wird der vorgelegten Aussage seltener zugestimmt. Dieser Einfluss erweist sich als statistisch signifikant.

Tab. 4-23: Zusammenfassung der Regressionsanalysen zur Normorientierung; Befragungszeitpunkt t_0

4.5.2 Extramotive der Verkehrsteilnahme

Die Ausprägtheit von Extramotiven der Verkehrsteilnahme verweist auf einen besonderen

Reiz der Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr über die reine Ermöglichung von Mobilität hinaus. Eine solche eher erlebnisorientierte Wahrnehmung der Verkehrsteilnahme kann auch dazu führen, dass Fahranfänger dazu neigen, ihre Grenzen auszutesten und dabei eher eine riskante Fahrweise an den Tag legen. Deshalb wurde den Befragten aus Prüf- und Kontrollgruppe, die bereits eine Fahrerlaubnis besitzen, zum Zeitpunkt t_0 eine Fragenbatterie mit vier Items vorgelegt, die zur Charakterisierung der Jugendlichen und jungen Erwachsenen hinsichtlich der unter ihnen vorherrschenden Extramotive der Verkehrsteilnahme dienen soll. Die einzelnen Items beinhalten hierbei die Aussagen „Beim Fahren will ich etwas erleben“, „Beim Fahren kann ich mich gut abreagieren“, „Es macht Spaß, bei hohem Tempo gefordert zu werden“ und „Ohne einen gewissen Nervenkitzel ist Fahren langweilig“. Als Antwortoptionen standen den Befragten wie im Fall der Normorientierung die Ausprägungen einer aufsteigend angeordneten, sechsstufigen Likert-Skala zur Verfügung. Bei dieser wurden ausschließlich die Endpunkte verbalisiert, so dass der Wert „1“ die Aussage „Trifft überhaupt nicht zu“ darstellt und der Wert „6“ mit der Beschriftung „Trifft voll und ganz zu“ versehen war.

Häufigkeitsverteilung zum Zeitpunkt t_0

Bei der Betrachtung der Häufigkeitsverteilungen in Prüf- und Kontrollgruppe kann zu den Extramotiven der Verkehrsteilnahme Folgendes festgehalten werden (vgl. Tab. 4-24):

Die geringste Zustimmung durch die Befragten erfährt die Aussage, ohne einen gewissen Nervenkitzel sei Fahren langweilig. Dennoch beträgt der Anteil der Personen in den beiden obersten Antwortkategorien sowohl in der Prüf- als auch in der Kontrollgruppe hier zusammen bereits annähernd zehn Prozent. In den restlichen Items umfassen die Ausprägungen „5“ und „6“ sogar beinahe doppelt so hohe Anteile der Befragten, so dass fast einer von fünf Befragten den Aussagen „Beim Fahren will ich etwas erleben“, „Beim Fahren kann ich mich gut abreagieren“ und „Es macht Spaß, bei hohem Tempo gefordert zu werden“ (beinahe) vollumfänglich zustimmt. Zwischen den Untersuchungsgruppen sind anhand der Betrachtung der Häufigkeitsverteilung keine substantziellen Unterschiede festzustellen.⁵⁹

Netto-Effekte der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit und Subgruppenanalyse

Die Fahrerlaubnisbesitzer in der Prüf- und Kontrollgruppe sollen hinsichtlich ihrer Ausprägung von Extramotiven der Verkehrsteilnahme im nächsten Schritt auch einer multivariaten Subgruppenbetrachtung unterzogen werden. Diese soll feststellen, ob es Personengruppen gibt, die einen besonders stark bzw. schwach ausgeprägten Reiz der motorisierten Verkehrsteilnahme, über die Ermöglichung von Mobilität hinaus, verspüren. Außerdem wird getestet, ob es hinsichtlich der genannten Items einen signifikanten Unterschied zwischen Prüf- und Kontrollgruppe in der Basisbefragung gibt.

Ein solcher Unterschied zwischen den Untersuchungsgruppen zeigt sich in der multivariaten Betrachtung im Fall der Extramotive jedoch nicht. Es stellt sich aber heraus, dass Männer und Personen, die häufiger mit motorisierten Zweirädern unterwegs sind, in allen abgefragten Items signifikant stärker ausgeprägte Extramotive aufweisen als ihre jeweiligen Pendanten (vgl. Tab. 4-25). Für Jugendliche in Ausbildung kann beim Vergleich mit Schülern das Gleiche für drei der vier vorgelegten Aussagen festgehalten werden. Personen mit (Fach-)Abitur und Befragte aus den neuen Bundesländern zeigen dagegen bei einem bzw. zwei von vier betrachteten Items ein geringeres Ausmaß von Extramotiven der Verkehrsteilnahme als Personen mit einem Schulabschluss bis einschließlich der Mittleren Reife bzw. Befragte aus den alten Bundesländern.

⁵⁹ Ein Vergleich der vorliegenden Stichprobe der Teilnehmer und Nichtteilnehmer an AjF mit der Stichprobe aus HOLTE (2012) zeigt, dass die Befragten der vorliegenden Evaluations der Aussage „Beim Fahren will ich etwas erleben“ stär-

ker zustimmen als die externe Stichprobe. Hinsichtlich der Aussage „Beim Fahren kann ich mich gut abreagieren“ besteht dagegen kein signifikanter Unterschied zwischen den Stichproben der beiden Untersuchungen.

Extramotive der Verkehrsteilnahme	n	1	2	3	4	5	6	Median / MW	
		Trifft überhaupt nicht zu	Zeilen-%						Trifft voll und ganz zu
Beim Fahren will ich etwas erleben	PG	1.603	25,4	16,4	17,7	18,8	10,1	11,7	3,0 / 3,1
	KG	889	30,7	17,0	18,2	16,6	9,1	8,3	3,0 / 2,8
	Insg.	2.492	27,3	16,6	17,9	18,0	9,8	10,5	3,0 / 3,0
Beim Fahren kann ich mich gut abreagieren	PG	1.602	39,7	18,6	12,1	11,2	7,7	10,6	2,0 / 2,6
	KG	888	41,1	18,2	13,1	10,4	7,7	9,6	2,0 / 2,5
	Insg.	2.490	40,2	18,5	12,4	10,9	7,7	10,2	2,0 / 2,6
Es macht Spaß, bei hohem Tempo gefordert zu werden	PG	1.598	33,2	19,5	15,6	13,4	8,5	9,8	2,0 / 2,7
	KG	885	37,9	18,2	14,1	11,4	10,1	8,4	2,0 / 2,6
	Insg.	2.483	34,8	19,0	15,1	12,7	9,1	9,3	2,0 / 2,7
Ohne einen gewissen Nervenkitzel ist Fahren langweilig	PG	1.602	48,6	18,3	14,0	9,6	4,2	5,4	2,0 / 2,2
	KG	888	52,0	19,5	11,1	7,7	5,6	4,1	1,0 / 2,1
	Insg.	2.490	49,8	18,7	13,0	8,9	4,7	4,9	2,0 / 2,2

Tab. 4-24: Prüf- und Kontrollgruppe: Extramotive der Verkehrsteilnahme; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 21)

Einflussgröße	Abhängige Variable: Extramotive der Verkehrsteilnahme			
	Beim Fahren will ich etwas erleben	Beim Fahren kann ich mich gut abreagieren	Es macht Spaß, bei hohem Tempo gefordert zu werden	Ohne einen gewissen Nervenkitzel ist Fahren langweilig
Gruppenzugehörigkeit: Prüfgruppe	+	+	+	+
Geschlecht: Männlich	+	+	+	+
Alter	-	+	-	-
Ausbildungsstatus: In Ausbildung	+	+	+	+
Schulabschluss: (Fach-)Abitur	+	-	+	-
Region: Neue Bundesländer	+	-	-	-
Migrationshintergrund	+	+	+	+
Derzeit in Fahrausbildung	+	-	+	+
Nutzungshäufigkeit motorisiertes Zweirad: Mindestens mehrmals im Monat	+	+	+	+
Nutzungshäufigkeit Pkw: Mindestens mehrmals im Monat	+	+	+	-
n	1.977	1.976	1.971	1.974

Ein „+“ kennzeichnet einen positiven Zusammenhang zwischen der jeweiligen Einflussgröße und der angegebenen Zustimmung, ein „-“ kennzeichnet umgekehrt einen negativen Zusammenhang.

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Lesebeispiel zum Item „Beim Fahren will ich etwas erleben“: Angehörige der Prüfgruppe stimmen der vorgelegten Aussage häufiger zu als Angehörige der Kontrollgruppe. Dieser Effekt ist statistisch nicht signifikant. Mit zunehmendem Alter wird der vorgelegten Aussage seltener zugestimmt. Dieser Einfluss auf die angegebene Zustimmung erweist sich als statistisch signifikant.

Tab. 4-25: Zusammenfassung der Regressionsanalysen zu den Extramotiven der Verkehrsteilnahme; Befragungszeitpunkt t_0

Zudem zeigen sich vereinzelte Effekte hinsichtlich des Alters der Befragten, für Fahrer mit Migrationshintergrund sowie für Jugendliche in Fahrausbildung: Mit zunehmendem Alter sinkt die Neigung der Jugendlichen und jungen Erwachsenen, der

Aussage „Beim Fahren will ich etwas erleben“ zuzustimmen. Jugendliche mit Migrationshintergrund stimmen häufiger der Aussage zu, sich beim Fahren gut abreagieren zu können, als dies für Personen ohne Migrationshintergrund der Fall ist. Ju-

gendliche, die sich derzeit in einer Fahrausbildung befinden, bringen stärker als ihre Pendant zum Ausdruck, beim Fahren etwas erleben zu wollen.

Hinsichtlich der Nutzungshäufigkeit von Pkw zeigen sich keine verallgemeinerbaren Zusammenhänge mit den Items zur Extraversion. Die standardisierten Regressionskoeffizienten der in Tab. 4-25 dargestellten Zusammenhänge bewegen sich im Wertebereich zwischen 0,0 und 0,3 (vgl. Anhang VIII, Tab. A4-25). Die stärksten Zusammenhänge zeigen sich dabei beim Vergleich von männlichen und weiblichen Befragten.

4.5.3 Erwartete Konsequenzen Anderer

Für Jugendliche und junge Erwachsene nimmt der eigene Freundeskreis und die darin verankerten Beziehungen zu sog. „Peers“, also Personen, die sich in einem ähnlichen Lebensabschnitt befinden und damit auch vergleichbare Erfahrungen wie die

betrachtete Person selbst durchleben, einen besonderen Stellenwert ein (vgl. SILBEREISEN, WEICHOLD 2012: 247f, HOLTE 2012: 55, BERK 2011: 568). Daher erscheint es angezeigt, auch die Rückmeldungen, die junge (Mit-)Fahrer aus ihrem Freundeskreis hinsichtlich ihres Verkehrsverhaltens wahrnehmen, für deren Charakterisierung als mehr oder weniger stark gefährdete Zielgruppe zu berücksichtigen.

In diesem Zusammenhang wurden den Befragten der vorliegenden Evaluation vier Aussagen vorgelegt, zu denen sie anhand einer sechsstufigen Likert-Skala den Grad ihrer Zustimmung ausdrücken konnten. Die Antwortskala entspricht dabei derjenigen, die auch bei den Untersuchungen zur Normorientierung (vgl. Abschnitt 4.5.1) verwendet wurde und reicht vom Wert „1“ („Stimme überhaupt nicht zu“) bis zum Wert „6“ („Stimme voll und ganz zu“).

Erwartete Konsequenzen Anderer	n	1	2	3	4	5	6	Median / MW	
		Stimme überhaupt nicht zu					Stimme voll und ganz zu		
Zeilen-%									
Kritik von Freunden bei zu schnellem Fahren	PG	3.034	8,8	7,8	12,2	18,9	22,6	29,7	5,0 / 4,3
	KG	1.646	8,6	8,1	14,7	17,0	22,4	29,3	5,0 / 4,2
	Insg.	4.680	8,7	7,9	13,1	18,2	22,5	29,6	5,0 / 4,3
Anerkennung von Freunden für rasanten Fahrstil	PG	3.029	52,9	22,6	11,1	5,5	3,6	4,3	1,0 / 2,0
	KG	1.648	49,8	22,5	11,4	7,0	3,9	5,3	2,0 / 2,1
	Insg.	4.677	51,8	22,6	11,2	6,0	3,7	4,7	1,0 / 2,0
Keine Mitfahrer bei ständigem Rasen	PG	3.019	15,0	11,4	17,5	14,3	16,6	25,1	4,0 / 3,8
	KG	1.645	16,0	12,5	17,0	12,9	18,2	23,4	4,0 / 3,8
	Insg.	4.664	15,4	11,7	17,3	13,9	17,2	24,5	4,0 / 3,8
Schwerer Stand im Freundeskreis als Raser	PG	3.014	22,5	15,4	18,5	13,6	11,8	18,1	3,0 / 3,3
	KG	1.628	22,3	15,0	17,7	12,6	14,5	17,9	3,0 / 3,4
	Insg.	4.642	22,4	15,3	18,2	13,2	12,7	18,1	3,0 / 3,3

Tab. 4-26: Prüf- und Kontrollgruppe: Erwartete Konsequenzen Anderer; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 20)

Häufigkeitsverteilung zum Zeitpunkt t_0

Die Betrachtung der Häufigkeitsverteilungen von Prüf- und Kontrollgruppe in den einzelnen Items erbringt folgende Befunde (vgl. Tab. 4-26):

Mehr als die Hälfte der Befragten in beiden Untersuchungsgruppen wählt eine der beiden obersten Antwortkategorien, um ihre Zustimmung zu der Aussage zu bekunden: „Meine Freunde und Bekannten würden mich kritisieren, wenn sie finden,

dass ich zu schnell fahre“. Die unteren drei Variablenausprägungen werden jeweils von etwas mehr bzw. etwas weniger als einem von zehn Befragten als Antwortoption ausgewählt. Anerkennung für einen rasanten Fahrstil (Skalenwerte „4“ bis „6“) würde etwa jeder siebte Befragte bekommen, mehr als die Hälfte stimmt dem „überhaupt nicht“ zu.

Der Aussage, dass Freunde und Bekannte die Mitfahrt bei ständigem Rasen verweigern würden,

stimmt mehr als die Hälfte der Befragten mehr oder weniger stark zu, ein knappes Viertel sogar „voll und ganz“. Nur weniger als die Hälfte der Jugendlichen und jungen Erwachsenen hätte allerdings als Raser einen schweren Stand bei ihren Freunden und Bekannten.

Zusammenfassend können also durchaus auch Jugendliche und junge Erwachsene in der Stichprobe ausgemacht werden, bei denen das Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit im Freundeskreis nicht kritisch gesehen wird. Augenscheinlich sind hinsichtlich der geprüften Aussagen zu den erwarteten Konsequenzen Anderer auf eigenes risikoaffines Fahrverhalten keine deutlichen Unterschiede zwischen den Befragten der Prüf- und der Kontrollgruppe zu erkennen.⁶⁰

Netto-Effekte der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit und Subgruppenanalyse

Prüf- und Kontrollgruppe unterscheiden sich nicht signifikant hinsichtlich ihrer Angaben zu den erwarteten Konsequenzen Anderer. Die multivariate Analyse offenbart aber mehrere signifikante Zusammenhänge zwischen den angegebenen Zustimmung und relevanten Merkmalen der Befragten im Verkehrskontext (vgl. Tab. 4-27):

Junge Männer berichten häufiger als junge Frauen, Anerkennung für einen rasanten Fahrstil zu bekommen. Außerdem werden sie bei überhöhter Geschwindigkeit seltener von ihren Freunden und Bekannten kritisiert. Auch geben sie seltener als junge Frauen an, durch das ständige Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit die Mitfahrt von Freunden und Bekannten zu riskieren, oder als Raser einen schweren Stand in ihrem Freundeskreis zu haben.

Dasselbe Muster zeigt sich für Befragte aus den alten Bundesländern im Vergleich zu Personen, die sich in den neuen Bundesländern verorten: Auch sie ernten häufiger Anerkennung für zu schnelles Fahren und eine riskante Fahrweise wird in ihren Peer-Gruppen seltener sanktioniert.

Auch Personen mit Migrationshintergrund charakterisieren ihren Freundeskreis als weniger sensibel

im Hinblick auf fahrgeschwindigkeitsbedingte Aspekte der Verkehrssicherheit als ihre Pendant ohne Migrationshintergrund: Sie geben häufiger an, Anerkennung für einen rasanten Fahrstil zu bekommen und berichten seltener, dass sich ihre Freunde und Bekannten bei ständigem Rasen weigern würden, mit ihnen zu fahren.

Differenziert man die Jugendlichen und jungen Erwachsenen in der Stichprobe nach ihrem Schulabschluss, so stellt sich heraus, dass eine (eher) hohe Schulbildung mit der vermehrten Angabe von kritischen Anmerkungen aus dem Freundeskreis beim Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit einhergeht. Umgekehrt berichten Befragte mit (Fach-)Abitur seltener, von ihren Freunden und Bekannten Anerkennung für einen rasanten Fahrstil zu ernten, als dies für Jugendliche mit einem Schulabschluss bis einschließlich der Mittleren Reife der Fall ist.

Mit zunehmendem Alter müssen die Befragten dagegen eher mit Konsequenzen aus ihrem Freundeskreis in der Form rechnen, dass ihre Freunde und Bekannten nicht mehr bei ihnen mitfahren, wenn sie ständig rasen würden.

Die regelmäßige Nutzung motorisierter Zweiräder scheint mit einer unkritischeren Haltung des Freundeskreises hinsichtlich des Fahrens mit überhöhter Geschwindigkeit verbunden zu sein. Für regelmäßige Pkw-Nutzer ist das Gegenteil der Fall. Sie geben zudem seltener an, Anerkennung für einen rasanten Fahrstil zu erhalten, als dies für Personen, die nie oder nur sehr selten Auto fahren, der Fall ist.

Ob es sich bei den Befragten um Schüler oder Auszubildende handelt und ob sich diese derzeit in einer Fahrausbildung befinden, hat keinen signifikanten Einfluss auf die Einschätzung der erwarteten Konsequenzen Anderer.

Unter den dargelegten Befunden zeigt sich kein statistisch signifikanter Zusammenhang, der über eine Effektstärke von 0,2 hinausgeht (vgl. Anhang VIII, Tab. A4-27).

⁶⁰ Ein Vergleich mit den Befragten der Untersuchung von HOLTE (2012) zur wirkungsvollen Risikokommunikation für junge Fahrerinnen und Fahrer zeigt, dass die Teilnehmer und Nichtteilnehmer an AjF den Aussagen „Meine Freunde und Bekannten würden mich kritisieren, wenn sie finden, dass ich zu schnell fahre“, „Für einen rasanten Fahrstil bekäme ich Anerkennung von meinen Freunden und Bekannten“ und „Meine Freunde würden nicht mehr mit mir fahren, wenn ich ständig rasen würde“ jeweils signifikant stärker zustimmen als die externe Vergleichsgruppe.

Einflussgröße	Abhängige Variable: Erwartete Konsequenzen Anderer			
	Kritik bei zu schnellem Fahren	Anerkennung für rasanten Fahrstil	Keine Mitfahrer bei ständigem Rasen	Schwerer Stand im Freundeskreis
Gruppenzugehörigkeit: Prüfgruppe	+	-	+	-
Geschlecht: Männlich	-	+	-	-
Alter	+	+	+	+
Ausbildungsstatus: In Ausbildung	-	-	-	-
Schulabschluss: (Fach-)Abitur	+	-	+	-
Region: Neue Bundesländer	+	-	+	+
Migrationshintergrund	+	+	-	-
Derzeit in Fahrausbildung	+	-	+	-
Nutzung motorisierter Zweiräder: Mindestens mehrmals im Monat	-	+	-	-
Nutzung Pkw: Mindestens mehrmals im Monat	+	-	+	+
n	3.862	3.854	3.847	3.835

Ein „+“ kennzeichnet einen positiven Zusammenhang zwischen der jeweiligen Einflussgröße und der angegebenen Zustimmung, ein „-“ kennzeichnet umgekehrt einen negativen Zusammenhang.

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Lesebeispiel zum Item „Kritik bei zu schnellem Fahren“: Angehörige der Prüfgruppe stimmen der vorgelegten Aussage häufiger zu als Angehörige der Kontrollgruppe. Dieser Effekt ist statistisch nicht signifikant. Mit zunehmendem Alter wird der vorgelegten Aussage häufiger zugestimmt. Dieser Einfluss erweist sich ebenfalls als statistisch nicht signifikant.

Tab. 4-27: Zusammenfassung der Regressionsanalysen zu den erwarteten Konsequenzen Anderer; Befragungszeitpunkt t_0

4.5.4 Überlegungen zur Berücksichtigung von grundlegenden Einstellungen zum Verkehr und zur motorisierten Mobilität beim Vergleich von Prüf- und Kontrollgruppe

Im Zuge der Analysen der grundlegenden Einstellungen zum Verkehr und zu motorisierter Mobilität wurden Merkmale der befragten Personen behandelt, die einen direkten Bezug zu verkehrssicherem Verhalten aufweisen. Somit kommen diese prinzipiell – ebenso wie Soziodemographie, der Status der Verkehrsteilnahme und das Informationsverhalten – als Einflussgrößen für die multivariaten Vergleiche von Prüf- und Kontrollgruppe infrage.

Da sich im Zuge des Vergleichs von Prüf- und Kontrollgruppe hinsichtlich dieser Merkmale jedoch gezeigt hat, dass sich die Untersuchungsgruppen in Bezug auf ihre Normorientierung, die Extramotive ihrer Verkehrsteilnahme und die Einschätzung ihres Freundeskreises nicht signifikant voneinander unterscheiden, wird nachfolgend auf die Einbeziehung dieser Merkmale in die vergleichenden Betrachtungen von Prüf- und Kontrollgruppe verzichtet.

4.5.5 Zusammenfassung der Befunde zu grundlegenden Einstellungen zum Verkehr und zu motorisierter Mobilität

Zur Betrachtung der grundlegenden Einstellungen zum Verkehr und zu motorisierter Mobilität kann anhand der vorgenommenen Analysen folgendes Fazit gezogen werden:

Zwischen Prüf- und Kontrollgruppe zeigen sich zum Zeitpunkt der Basisbefragung keine signifikanten Unterschiede hinsichtlich ihrer Normorientierung, der Ausprägtheit von Extramotiven der Verkehrsteilnahme oder der erwarteten Konsequenzen Anderer, bei Fehlverhalten hinsichtlich überhöhter Geschwindigkeit. Das Zielgruppenprogramm „Aktion junge Fahrer“ trifft also nicht auf eine inhaltlich selektive Gruppe von Jugendlichen mit besonderer Affinität zum Thema „Verkehrssicherheit“.

Mithilfe der multivariaten Betrachtungen konnten für diese Merkmale jedoch beträchtliche Unterschiede zwischen relevanten Subgruppen der befragten Teilnehmer und Nichtteilnehmer an AjF zu Tage gefördert werden:

So heben sich junge Männer, Personen mit einem Schulabschluss bis einschließlich der Mittleren Reife, Befragte aus den alten Bundesländern so-

wie (Mit-)Fahrer mit Migrationshintergrund durch eine geringere Normorientierung von ihren jeweiligen Vergleichsgruppen ab. Zudem wird mit zunehmendem Alter der Befragten eine geringere Zustimmung zur Notwendigkeit von Verkehrsregeln für einen sicheren und geordneten Straßenverkehr artikuliert und ältere Befragte nehmen Verkehrsregeln eher als Empfehlung wahr als jüngere.

Männliche Befragte und solche, die regelmäßig mit dem motorisierten Zweirad unterwegs sind, berichten besonders stark ausgeprägte Extramotive der Verkehrsteilnahme. Dies trifft in etwas geringerem Ausmaß auch für Jugendliche und junge Erwachsene in einer Berufsausbildung zu. Zudem zeigen sich vereinzelte signifikante Unterschiede hinsichtlich der Ausgeprägtheit von Extramotiven der Verkehrsteilnahme zwischen Befragten mit und ohne Migrationshintergrund, im Zusammenhang mit dem Alter und dem angestrebten bzw. erreichten Bildungsabschluss der Befragten und einer derzeit andauernden Fahrausbildung.

Die Rückmeldungen aus dem Freundeskreis bei einem zu schnellen bzw. rasanten Fahrverhalten („Erwartete Konsequenzen Anderer“) fallen für weibliche Befragte in allen betrachteten Items kritischer aus als für junge Männer, die kaum eine Missbilligung durch Peers erwarten. Das Gleiche gilt für Personen aus den neuen Bundesländern im Vergleich zu Jugendlichen und jungen Erwachsenen aus den alten Bundesländern. Ein Schulabschluss bis einschließlich der Mittleren Reife sowie das Vorliegen eines Migrationshintergrundes scheinen mit der Wahrnehmung einer laxeren Einstellung zu Geschwindigkeitsübertretungen innerhalb der Peer-Group der Befragten einherzugehen. Die häufigere Nutzung eines Pkw geht dagegen mit der Erwartung einer kritischeren Einstellung der Peers, d. h. vermehrter Kritik und seltenerer Anerkennung, einher.

Damit kann an dieser Stelle festgehalten werden, dass sich die bereits bekannte, besondere Gefährdung von jungen Fahranfängern, Personen männlichen Geschlechts, Jugendlichen, die sich in einer Berufsausbildung befinden, Befragten mit vergleichsweise niedrigerer Schulbildung und jungen Fahrern mit Migrationshintergrund (vgl. FUNK et al. 2012: 231ff) auch in der vorliegenden Untersuchung bestätigt.

Da sich Prüf- und Kontrollgruppe in Bezug auf ihre Normorientierung, die Extramotive ihrer Verkehrsteilnahme und die Einschätzung ihres Freundeskreises nicht signifikant voneinander unterscheiden, wird nachfolgend auf die Einbeziehung dieser Merkmale in die vergleichenden Betrachtungen von Prüf- und Kontrollgruppe verzichtet.

5 AjF-Ziel: Adäquatere Selbsteinschätzung

Ein dezidiertes Ziel von AjF besteht darin, eine adäquatere Selbsteinschätzung unter den teilnehmenden Jugendlichen und jungen Erwachsenen hinsichtlich ihres eigenen Fahrvermögens herbeizuführen (vgl. DVW 2015a). Diese Zielsetzung erscheint insbesondere vor dem Hintergrund angemessen, als dass die oftmals mangelhafte Selbsteinschätzung unter jungen Fahrern einen Aspekt des sog. „Jugendlichkeitsrisikos“⁶¹ darstellt (vgl. FUNK et al 2012: 27ff), welches wiederum als einer der Hauptgründe für die überproportional häufige Verunfallung dieser Personengruppe ausgemacht werden kann. Ob die im Rahmen von AjF durchgeführten Verkehrssicherheitstage an allgemein- und berufsbildenden Schulen dazu beitragen, eine angemessenere Selbsteinschätzung der Teilnehmer zu bewirken, soll nachfolgend anhand der Auswertung quantitativer sowie gegebenenfalls auch qualitativer, im Rahmen der vorliegenden Evaluation erhobenen, Daten geklärt werden.

Hierzu wird zunächst auf die Selbsteinschätzung der Befragten hinsichtlich ihrer Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung, -vermeidung und -bewältigung eingegangen. Anschließend wird untersucht, inwiefern Teilnehmer und Nichtteilnehmer an AjF sich zutrauen, ein Fahrzeug unter erschwerten Bedingungen sicher zu führen.

5.1 Einschätzung der eigenen Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung, -vermeidung und -bewältigung

Die Einschätzung der eigenen Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung, -vermeidung und -bewältigung wurde in der Prüf- und Kontrollgruppe jeweils in allen Befragungen, an denen sich die jungen Fahrer beteiligt haben, abgefragt. Hierbei wurden den Befragten vier Items vorgelegt, die sich mit dem Vermeiden von Gefahrensituationen, dem Erkennen potenziell kritischer Fahrsituationen, dem Bewusstsein über die Grenzen des eigenen fahrerischen Könnens sowie dem Wissen über technische und physikalische Grundlagen sicheren Fahrens beschäftigen. Die Angehörigen von Prüf- und Kontrollgruppe konnten ihre eigenen Fähigkeiten anhand einer sechstufigen Antwortskala bewerten,

die an Notenstufen, wie sie in der Schule verwendet werden, angelehnt war.⁶²

Häufigkeitsverteilung zum Befragungszeitpunkt t_0

Die Häufigkeitsverteilung der einzelnen Items in der vorliegenden Stichprobe stellt sich wie folgt dar (vgl. Tab. 5-1):

Die „Fähigkeit zur Vermeidung von Gefahrensituationen“ und das „Erkennen von Situationen, die zu einem Unfall führen könnten“, bewerten die Befragten in ihrer Selbsteinschätzung zu einem großen Teil als zumindest „Gut“. Hierbei entfällt jeweils etwa jeder sechste Befragte in beiden Untersuchungsgruppen auf die Kategorie „Sehr gut“ und beinahe sechs von zehn Befragten in Prüf- und Kontrollgruppe vergeben die Note „Gut“. Da weiterhin etwa jeder fünfte Jugendliche bzw. junge Erwachsene die genannten Fähigkeiten als „Befriedigend“ einstuft, verbleiben in den ersten beiden Items jeweils nur sehr wenige Nennungen in den Kategorien „4“ bis „6“, die eine eher schlechte Bewertung ausdrücken.

Ein ähnliches Bild zeigt sich auch bei der Betrachtung des Items „Die Grenzen des eigenen fahrerischen Könnens bei der Bewältigung von Gefahrensituationen kennen“. Der einzig markante Unterschied zu den zuvor betrachteten Fragestellungen besteht darin, dass sich weniger Personen als „Gut“ und dafür etwas mehr in den restlichen Variablenausprägungen – besonders in der Kategorie „Sehr gut“ – verorten. Der zuletzt genannte Umstand führt dazu, dass sich die zentralen Maße der vorgenommenen Bewertungen im Vergleich zu den beiden zuvor betrachteten Items trotz der unterschiedlichen Verteilung der Befragten auf die einzelnen Kategorien kaum verändern.

Eine etwas zurückhaltendere Bewertung ihrer Fähigkeiten nehmen die Befragten im Fall des „Wissens über technische und physikalische Grundlagen sicheren Fahrens“ vor: Zwar verortet sich die Mehrzahl der betrachteten Personen nach wie vor in den Notenstufen „Sehr gut“ oder „Gut“. Allerdings umfasst die letztgenannte Kategorie nun nur noch etwas mehr als ein Drittel der Befragten, so dass sich auch etwas geringere arithmetische Mittelwerte als bei den zuvor betrachteten Fragestellungen ergeben.

⁶¹ Hierunter werden „... alterstypische Einstellungen und Verhaltensweisen ..., die sich negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken“ (WILLMES-LENZ, GROSSMANN, BAHR 2010: 8) zusammengefasst.

⁶² Hierbei entsprechen die numerischen Ausprägungen folgenden Bewertungen: 1 = „Sehr gut“, 2 = „Gut“, 3 = „Befriedigend“, 4 = „Ausreichend“, 5 = „Mangelhaft“ und 6 = „Ungenügend“.

Einschätzung der eigenen Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung, -vermeidung und -bewältigung	n	1	2	3	4	5	6	Median / MW	
		Sehr gut	Gut	Befriedigend	Ausreichend	Mangelhaft	Unge-nügend		
		Zeilen-%							
Fähigkeit zur Vermeidung von Gefahrensituationen	PG	1.591	15,6	59,5	20,7	3,3	0,5	0,4	2,0 / 2,2
	KG	884	17,4	58,3	20,4	2,9	0,8	0,2	2,0 / 2,1
	Insg.	2.475	16,2	59,1	20,6	3,2	0,6	0,3	2,0 / 2,1
Situationen erkennen, die zu einem Unfall führen können	PG	1.587	17,5	56,7	22,1	3,2	0,4	0,3	2,0 / 2,1
	KG	884	18,6	55,1	21,2	3,3	1,4	0,6	2,0 / 2,2
	Insg.	2.471	17,8	56,1	21,7	3,2	0,7	0,4	2,0 / 2,1
Grenzen des eigenen fahrerischen Könnens bei der Gefahrenbewältigung kennen	PG	1.577	25,6	43,3	23,3	5,1	1,9	0,8	2,0 / 2,2
	KG	879	27,2	41,3	22,6	5,7	2,4	0,8	2,0 / 2,2
	Insg.	2.456	26,2	42,6	23,1	5,3	2,1	0,8	2,0 / 2,2
Wissen über technische Grundlagen sicheren Fahrens	PG	1.590	22,3	36,5	24,8	11,5	3,6	1,3	2,0 / 2,4
	KG	884	20,6	31,9	27,4	13,0	5,0	2,1	2,0 / 2,6
	Insg.	2.474	21,7	34,8	25,7	12,0	4,1	1,6	2,0 / 2,5

Tab. 5-1: Prüf- und Kontrollgruppe: Einschätzung der eigenen Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung, -vermeidung und -bewältigung; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 23)

Einflussgröße	Abhängige Variable: Einschätzung der eigenen Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung, -vermeidung und -bewältigung			
	Fähigkeit zur Vermeidung von Gefahrensituationen	Situationen erkennen, die zu Unfällen führen könnten	Grenzen des eigenen fahrerischen Könnens kennen	Wissen über technische Grundlagen sicheren Fahrens
Gruppenzugehörigkeit: Prüfgruppe	-	-	-	+
Geschlecht: Männlich	+	+	+	+
Alter	+	+	+	-
Ausbildungsstatus: In Berufsausbildung	+	+	+	-
Schulabschluss: (Fach-)Abitur	+	-	-	-
Region: Neue Bundesländer	-	-	-	-
Migrationshintergrund	+	+	+	+
Derzeit in Fahrausbildung	-	-	+	+
Nutzungshäufigkeit motorisiertes Zweirad: Mindestens mehrmals im Monat	+	+	+	+
Nutzungshäufigkeit Pkw: Mindestens mehrmals im Monat	+	+	+	+
n	1.969	1.965	1.960	1.971

Ein „+“ kennzeichnet einen positiven Zusammenhang zwischen der jeweiligen Einflussgröße und der angegebenen Zustimmung, ein „-“ kennzeichnet umgekehrt einen negativen Zusammenhang.

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Lesebeispiel zum Item „Fähigkeit zur Vermeidung von Gefahrensituationen“: Angehörige der Prüfgruppe bewerten ihre diesbezüglichen Fähigkeiten schlechter als Angehörige der Kontrollgruppe. Dieser Effekt ist statistisch nicht signifikant. Mit zunehmendem Alter wird die Fähigkeit zur Vermeidung von Gefahrensituationen besser eingeschätzt. Dieser Einfluss auf die angegebene Zustimmung erweist sich als statistisch signifikant.

Tab. 5-2: Zusammenfassung der Regressionsanalysen zur Einschätzung der eigenen Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung, -vermeidung und -bewältigung; Befragungszeitpunkt t_0

Netto-Effekte der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit und Subgruppenanalyse

Betrachtet man die zuvor univariat dargestellten Selbsteinschätzungen von Prüf- und Kontrollgruppe auch im multivariaten Modell, so lässt sich Folgendes festhalten (vgl. Tab. 5-2):

Zwischen den Untersuchungsgruppen besteht – wie sich bereits bei der Betrachtung der Häufigkeitsverteilungen in Prüf- und Kontrollgruppe abgezeichnet hat – zum Zeitpunkt t_0 kein signifikanter Unterschied hinsichtlich ihrer Einschätzung der eigenen Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung, -vermeidung und -bewältigung.

Es lassen sich jedoch einige verallgemeinerbare Befunde berichten, die beim Vergleich der relevanten Subgruppen der Befragten zutage treten:

- So schätzen junge Männer ihre Fähigkeiten in allen betrachteten Items besser ein als junge Frauen.
- Zudem erfolgt mit zunehmendem Alter eine positivere Bewertung der eigenen Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung, -vermeidung und -bewältigung. Konkret wird von älteren Befragten eine bessere Bewertung ihrer Fähigkeiten zur Vermeidung von Gefahrensituationen sowie zur Erkennung potentieller Gefahren vorgenommen als von jüngeren Befragten.
- Auszubildende sind sich nach eigener Aussage eher der Grenzen ihres fahrerischen Könnens bei der Bewältigung von Gefahrensituationen bewusst als Befragte, die noch eine Schule besuchen.
- Jugendliche mit Migrationshintergrund sprechen sich selbst eine bessere Fähigkeit zur Vermeidung gefährlicher Situationen sowie eine besser ausgeprägte Erkennung potentiell kritischer Fahrsituationen zu, als dies für Befragte ohne Migrationshintergrund der Fall ist.
- Eine regelmäßige Nutzung motorisierter Zweiräder geht mit einer besseren subjektiven Bewertung des Wissens der Befragten über technische und physikalische Grundlagen sicheren Fahrens einher.
- Das Gleiche gilt für eine häufige Pkw-Nutzung. Befragte, die regelmäßig mit dem Pkw fahren, sprechen sich selbst zudem ein ausgeprägteres Bewusstsein für die Grenzen ihres fahrerischen

Könnens zu, als Personen, die nie oder nur sehr selten Auto fahren.

Bei den dargelegten Befunden handelt es sich ausschließlich um sehr kleine Effekte (vgl. Anhang VIII, Tab. A5-2). Die einzige Ausnahme bildet hierbei der Geschlechterunterschied hinsichtlich der Frage nach den technischen und physikalischen Grundlagen sicheren Fahrens, der mit einer Effektstärke von 0,4 einen kleinen Zusammenhang signalisiert.

Prüfgruppe: Veränderung der Einschätzung der eigenen Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung, -vermeidung und -bewältigung zwischen den Befragungszeitpunkten t_0 und t_1

Betrachtet man die Entwicklung der Selbsteinschätzungen zur Gefahrenerkennung, -vermeidung und -bewältigung in der Prüfgruppe zu den Zeitpunkten t_0 und t_1 kurz vor bzw. nach dem Besuch eines AjF-Aktionstages, so zeigt sich diesbezüglich eine vereinzelte signifikante, kurzfristige Veränderung (vgl. Tab. 5-3). Demnach bewerten die Befragten ihre Fähigkeit zur Vermeidung von Gefahrensituationen in der ersten Nachbefragung etwas besser als noch zum Zeitpunkt der Basisbefragung. Dabei errechnet sich eine Effektstärke (Cohens d) von 0,3, es handelt sich also lediglich um einen kleinen Effekt.

Tendenziell ist in den restlichen drei Items ebenfalls eine Abnahme der Notenwerte und damit eine positivere Selbsteinschätzung der Befragten zum Zeitpunkt t_1 festzustellen. Dies lässt sich auch an den Darstellungen in Bild 5-1 ablesen, anhand derer ersichtlich wird, dass sich Zu- und Abnahmen der Fähigkeitseinschätzungen zwischen t_0 und t_1 in etwa die Waage halten, wobei Abnahmen in der Notenstufe und damit bessere Bewertungen zum Zeitpunkt der Nachbefragung ein leichtes Übergewicht erlangen. Dieser Überhang ist zudem für das Item zur Vermeidung von Gefahrensituationen am stärksten ausgeprägt.

Auf der Basis dieser Befunde kann AjF in der kurzfristigen Betrachtung also nicht bescheinigt werden, im Zeitverlauf einen bedeutenden Beitrag zu einer veränderten Bewertung der eigenen Fähigkeiten aufseiten der Jugendlichen und jungen Erwachsenen zu leisten.

Einschätzung der eigenen Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung, -vermeidung und -bewältigung ^a	n	Zentrale Maße in W ₀ für die in W ₁ aktiven Panelteilnehmer	Zentrale Maße in W ₁	Zentrale Maße der intraindividuellen Veränderungen	Effektstärke der Veränderung Cohens d
		Median / MW ^b			
Vermeidung von Gefahrensituationen	262	2,0 / 2,3	2,0 / 2,2	-0,1	0,3
Erkennung kritischer Situationen	260	2,0 / 2,2	2,2	-0,1	0,2
Grenzen des fahrerischen Könnens kennen	260	2,3	2,3	-0,1	0,1
Technische Grundlagen sicheren Fahrens	261	2,5	2,5	-0,0	0,0

^a Antwortkategorien: 1 = „Sehr gut“, 2 = „Gut“, 3 = „Befriedigend“, 4 = „Ausreichend“, 5 = „Mangelhaft“, 6 = „Ungenügend“;

^b Ausschließlich der Mittelwert (MW) wird angegeben, wenn die Verteilung der Variablen annähernd normalverteilt ist;

Tab. 5-3: Prüfgruppe: Zentrale Maße zur Veränderung der Einschätzung der eigenen Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung, -vermeidung und -bewältigung zwischen den Zeitpunkten t₀ und t₁

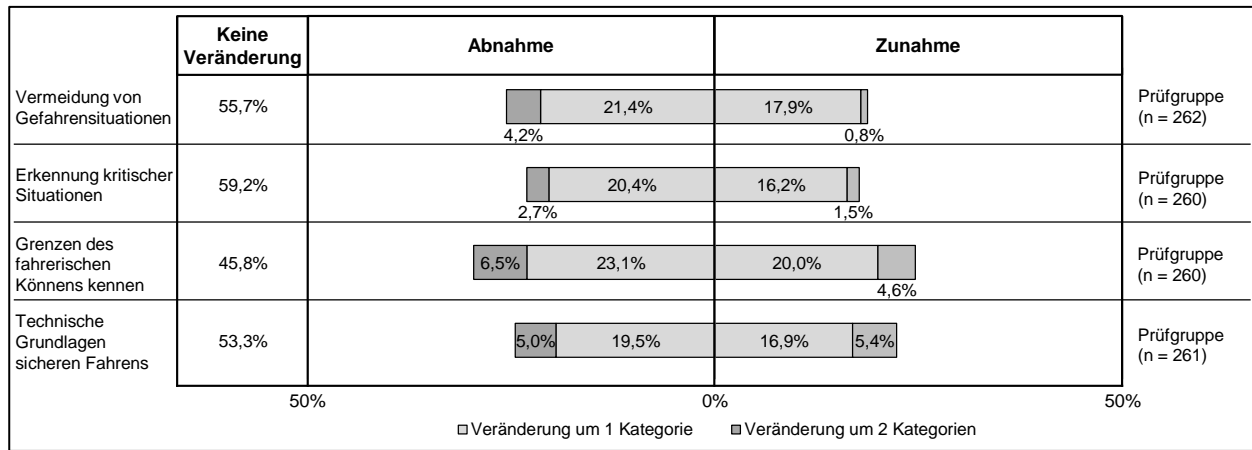


Bild 5-1: Prüfgruppe: Kategorisierte Veränderungen der Einschätzung der eigenen Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung -vermeidung und -bewältigung zwischen den Zeitpunkten t₀ und t₁

Veränderung der Einschätzung der eigenen Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung, -vermeidung und -bewältigung zwischen den Befragungszeitpunkten t₀ und t₂

In der langfristigen Betrachtung der Entwicklung der Fähigkeitseinschätzungen zur Gefahrenerkennung, -vermeidung und -bewältigung zeigt sich nur ein vereinzelter signifikanter Effekt innerhalb der Untersuchungsgruppen (vgl. Tab. 5-4): Demzufolge schätzen Teilnehmer an AjF-Aktionstagen ihre Fähigkeit zur Vermeidung von Gefahrensituationen zum Zeitpunkt t₂ etwas besser ein als noch zum Zeitpunkt der Basisbefragung. Die Effektstärke beträgt hierbei 0,4, so dass ein kleiner Effekt der zeitlichen Veränderung festzustellen ist. Dies äußert sich auch darin, dass unter den Programmteilnehmern 25,6 % der Befragten, die sich an beiden Befragungen beteiligt haben, ihre Einschätzung in der zweiten Nachbefragung um mindestens eine No-

tenstufe nach oben korrigieren, während lediglich 13,6 % der Panelteilnehmer im Vergleich zur Basisbefragung eine zurückhaltendere Selbsteinschätzung zum Zeitpunkt t₂ vornehmen (vgl. Bild 5-2). Außerdem unterscheidet sich die Entwicklung in der Prüfgruppe statistisch signifikant von derjenigen in der Kontrollgruppe, so dass bezüglich der Einschätzung der eigenen Fähigkeit zur Vermeidung von Gefahrensituationen ein verallgemeinerbarer Rückschluss auf die AjF-Programmteilnahme gezogen werden kann. D. h. der Besuch eines AjF-Aktionstages führt unter den Jugendlichen und jungen Erwachsenen dazu, dass sie eine Verbesserung ihrer Fähigkeiten zur Vermeidung von Gefahrensituationen wahrnehmen. Dabei errechnet sich eine Effektstärke von 0,3, es handelt sich bei dem berichteten Zusammenhang also um einen kleinen Effekt (vgl. Anhang VIII, Tab. A5-4-eff).

Einschätzung der eigenen Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung, -vermeidung und -bewältigung ^a	n	Zentrale Maße in W ₀ für die in W ₂ aktiven Panneteilnehmer	Zentrale Maße in W ₂	Zentrale Maße der intraindividuellen Veränderungen	Effektstärke der Veränderung	(Bereinigter) PG- / KG-Vergleich der Veränderung zwischen W ₀ ^c und W ₂ ^c	
		Median / MW ^b			Cohens d		
Vermeidung von Gefahrensituationen	PG	207	2,0 / 2,3	2,0 / 2,1	0,0 / -0,1	0,4	sig. ^d
	KG	242	2,2	2,0 / 2,3	0,0 / 0,1	0,1	
Erkennung kritischer Situationen	PG	207	2,0 / 2,2	2,0 / 2,2	0,0 / -0,0	0,0	sig.
	KG	242	2,0 / 2,2	2,0 / 2,3	0,0 / 0,0	0,1	
Grenzen des fahrerischen Könnens kennen	PG	207	2,3	2,3	-0,0	0,0	n.s.
	KG	240	2,3	2,4	0,1	0,1	
Technische Grundlagen sicheren Fahrens	PG	205	2,3	2,3	0,0 / -0,0	0,0	n.s.
	KG	242	2,8	2,8	0,0 / -0,0	0,0	

^a Antwortkategorien: 1 = „Sehr gut“, 2 = „Gut“, 3 = „Befriedigend“, 4 = „Ausreichend“, 5 = „Mangelhaft“, 6 = „Ungenügend“;

^b Ausschließlich der Mittelwert (MW) wird angegeben, wenn die Verteilung der Variablen annähernd normalverteilt ist;

^c Regressionsanalysen; abhängige Variable: Veränderung der Angaben zur Selbsteinschätzung zur Gefahrenerkennung, -vermeidung und -bewältigung zwischen W₀ und W₂; zentrale unabhängige Variable: Zugehörigkeit zur Prüfgruppe; Kontrollvariablen: Alter, Geschlecht, Ausbildungsstatus, Schulabschluss, Bundesland, Migrationshintergrund, derzeitige Fahrausbildung, Nutzungshäufigkeit von Pkw und motorisierten Zweirädern;

^d Aufgrund einer zu geringen Varianz in der Veränderung zwischen W₀ und W₂ wurde die Signifikanz des Prüf- / Kontrollgruppenvergleichs anhand eines Mann-Whitney-U-Tests mit der Veränderung zwischen W₀ und W₂ als abhängiger und der Zugehörigkeit zu Prüf- oder Kontrollgruppe als unabhängiger Variable getestet;

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen W₀ und W₂ bzw. zwischen Prüf- und Kontrollgruppe an;

Tab. 5-4: Prüf- und Kontrollgruppe: Veränderung der Einschätzung der eigenen Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung, -vermeidung und -bewältigung zwischen den Zeitpunkten t₀ und t₂

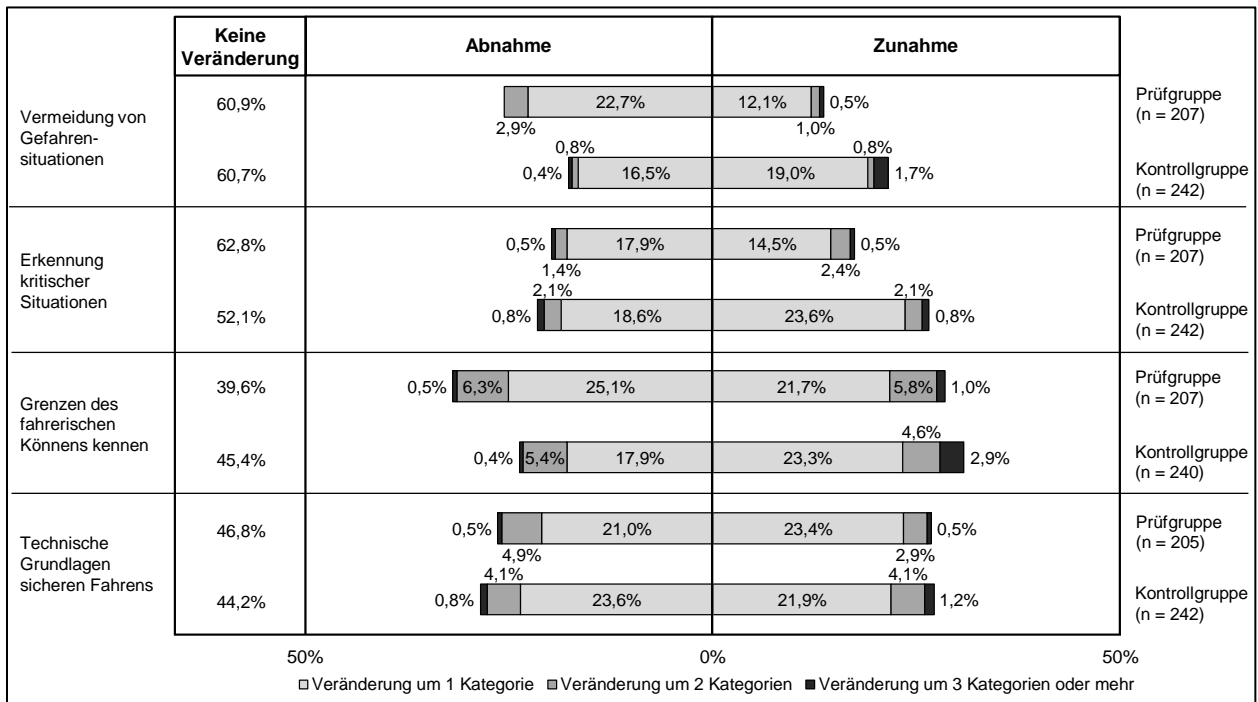


Bild 5-2: Prüf- und Kontrollgruppe: Kategorisierte Veränderungen der Einschätzung der eigenen Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung, -vermeidung und -bewältigung zwischen den Zeitpunkten t₀ und t₂

Eine zwischen Prüf- und Kontrollgruppe signifikant unterschiedliche Entwicklung tritt zudem beim Item zur Erkennung kritischer Fahrsituationen auf (vgl. Tab. 5-4), wenngleich hier innerhalb der Untersuchungsgruppen keine signifikanten Veränderungen festzustellen sind. Dieser Umstand begründet sich durch die unterschiedliche Tendenz der Entwicklungen in den beiden Gruppen: Während die Fähigkeit zur Erkennung kritischer Verkehrssituationen in der Prüfgruppe zum Zeitpunkt t_2 etwas besser bewertet wird als zum Zeitpunkt t_0 , ist für die Kontrollgruppe das Gegenteil der Fall. Die signifikant unterschiedliche Entwicklung in den Untersuchungsgruppen deutet darauf hin, dass die Teilnahme an AjF unter den Jugendlichen und jungen Erwachsenen eine im Vergleich zur Kontrollgruppe stärkere Verbesserung ihrer Fähigkeit zur Erkennung kritischer Fahrsituationen herbeiführt. Für den beschriebenen Unterschied zwischen den Untersuchungsgruppen errechnet sich ein Odds Ratio von 0,6, der Zusammenhang ist also durch eine sehr kleine Effektstärke gekennzeichnet (vgl. Anhang VIII, Tab. A5-4-reg). Hinsichtlich der Erkennung der Grenzen des eigenen fahrerischen Könnens bei der Gefahrenbewältigung sowie des Wissens über technische und physikalische Grundlagen sicheren Fahrens treten weder innerhalb noch zwischen den Untersuchungsgruppen signifikante Unterschiede auf.

Insgesamt kann also bei der langfristigen Entwicklung der Selbsteinschätzungen der Befragten in den hier betrachteten Items in zwei von vier Fällen ein Zusammenhang mit der Teilnahme an AjF unterstellt werden.

Subjektiv wahrgenommene, selbstberichtete Veränderungen der eigenen Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung, -vermeidung und -bewältigung zwischen den Befragungszeitpunkten t_0 und t_2

Um die Betrachtung der Einschätzungen der Befragten zu ihren Fähigkeiten der Gefahrenerkennung, -vermeidung und -bewältigung zu vervollständigen, wird in diesem Abschnitt zuletzt noch auf subjektiv wahrgenommene, selbstberichtete Veränderungen der Jugendlichen und jungen Erwachsenen in Bezug auf die genannten Merkmale eingegangen.

Um solche subjektiv wahrgenommenen Veränderungen zu berichten, konnten die Befragten zum Zeitpunkt t_2 eine Aussage darüber tätigen, ob sie ihre entsprechenden Fähigkeiten infolge der Teilnahme am Aktionstag (Prüfgruppe) bzw. im Vergleich zum Zeitpunkt der Basisbefragung (Kontroll-

gruppe) nun als besser, schlechter oder genauso gut einschätzen

Im Hinblick auf diese Fragestellung errechnet sich kein signifikanter Unterschied zwischen Prüf- und Kontrollgruppe (vgl. Tab. 5-5): Teilnehmer und Nichtteilnehmer an AjF berichten zum Zeitpunkt t_2 in etwas mehr als einem Drittel der betrachteten Fälle, ihre infrage stehenden Fähigkeiten nun als besser einzuschätzen, während etwa sechs von zehn Befragten keine diesbezügliche Veränderung wahrnehmen. 7,0 % (PG) bzw. 6,0 % (KG) der Jugendlichen und jungen Erwachsenen geben zudem an, ihre Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung, -vermeidung und -bewältigung nun schlechter einzuschätzen als zuvor. Damit lässt sich aus den Selbstreports zu den subjektiv wahrgenommenen Veränderungen der Fähigkeitseinschätzungen keine entsprechende Wirkung von AjF belegen.

Selbstberichtete Veränderungen zur Einschätzung der eigenen Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung, -vermeidung und -bewältigung	PG	KG	Gesamt
	%		
Verbesserung	35,6	34,7	35,1
Keine Veränderung	57,4	59,3	58,4
Verschlechterung	7,0	6,0	6,5
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	270	268	538

Tab. 5-5: Prüf- und Kontrollgruppe: Selbstberichtete Veränderungen der Einschätzung von Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung, -vermeidung und -bewältigung; Befragungszeitpunkt t_2 (Frage 9)

5.2 Zutrauen in die eigenen Fahrfertigkeiten

Eng verknüpft mit den Einschätzungen der eigenen Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung, -vermeidung und -bewältigung ist auch die Frage, inwiefern sich die Jugendlichen und jungen Erwachsenen zutrauen, ein Fahrzeug in kritischen Verkehrssituationen sicher zu führen. Hierzu wurde den Befragten eine Fragebatterie mit elf Items präsentiert, die jugendtypische Gefährdungssituationen (Fahren bei Nacht, zusammen mit Freunden, bei lauter Musik, unter Alkoholeinfluss usw.) enthalten.⁶³ Zu jeder beschriebenen Verkehrssituation sollten die Fahrer unter den Befragungsteilnehmern dann beurteilen, ob sie sich zutrauen würden, unter den geschilderten Umständen ein Fahrzeug sicher zu

⁶³ Die Items wurden von der Skala zur Handlungskompetenzerwartung von HOLTE (2012) übernommen.

lenken. Die infrage kommenden Antwortoptionen wurden dabei anhand einer sechsstufigen Antwortskala abgebildet, bei der der Wert „1“ für die Einschätzung „Traue ich mir überhaupt nicht zu“ steht und der Wert „6“ mit der Beschriftung „Traue ich mir voll und ganz zu“ versehen war. Die Werte „2“ bis „5“ konnten von den Befragten dazu genutzt werden, ihre Angabe zwischen den beiden genannten Polen abzustufen.

Häufigkeitsverteilung zum Zeitpunkt t_0

Die Betrachtung der zentralen Maße in Tab. 5-6 gibt Aufschluss darüber, welche Fahrsituationen sich die Jugendlichen und jungen Erwachsenen vor der Teilnahme am AjF-Aktionstag besonders bzw. weniger zutrauen:

Hierbei nimmt das Fahren nach Alkoholkonsum den letzten Platz in der Reihung nach Median und Mittelwert ein. Mehr als die Hälfte der Befragten traut sich das Führen eines motorisierten Fahrzeugs nach Alkoholkonsum „überhaupt nicht“ zu. Ein derart hoher Anteil an Befragten, der den Endpunkt der verwendeten Antwortskala wählt, lässt sich bei keinem der restlichen betrachteten Items beobachten. Es folgen das Überholen auf dicht befahrenen Landstraßen und die Benutzung des Handys bzw. Smartphones ohne Freisprechanlage. Hier wählt jeweils die Mehrheit der Befragten einen der beiden untersten Skalenpunkte als Antwortoption und artikuliert damit eine geringe Zuversicht, unter solchen Umständen noch sicher fahren zu können.

Im Fall der Items „Nach einer nächtlichen Feier oder einem Discobesuch übermüdet nach Hause fahren“ und „Sportlich, schnell durch eine scharfe Kurve fahren“ verortet sich immerhin noch mehr als jeder zweite Befragte in der unteren Hälfte der verwendeten Antwortskala, so dass auch für diese Situationen ein eher geringes Zutrauen der Befragten in die eigenen Fahrfertigkeiten berichtet werden kann.

Als etwas weniger beanspruchend wird von den Teilnehmern und Nichtteilnehmern an AjF in der Basisbefragung das Fahren unter hohem Zeitdruck empfunden. Hier liegen Mittelwert und Median der Antworten in etwa auf Höhe der vierten Ausprägung der sechsstufigen Antwortskala. Das Gleiche gilt auch für die Items zur Notfallbremsung bei geringem Abstand zum Vorausfahrenden sowie dem Nachdenken über ein persönliches Problem während der Fahrt mit dem Auto oder motorisierten Zweirad.

Im Fall des Fahrens bei lauter Musik sowie der Bewältigung langer Strecken am Stück nähert sich die durchschnittliche Variablenausprägung unter den Befragten dem zweithöchsten Skalenpunkt an, diese Situationen werden von den jungen Fahrern also als eher weniger problematisch angesehen.⁶⁴

Das höchste Zutrauen in die eigenen Fahrfertigkeiten äußern die Befragten schließlich zum Fahren mit gut gelaunten Freunden. Knapp die Hälfte der Jugendlichen und jungen Erwachsenen gibt zum Zeitpunkt t_0 an, sich dies „voll und ganz“ zuzutrauen, und mehr als ein weiteres Fünftel der Befragten ordnet sich auf dem Skalenpunkt direkt darunter ein. Die Befragungsteilnehmer scheinen sich also der Gefahr, die von der Ablenkung durch (zudem „gut gelaunte“) Mitfahrer ausgeht, nicht vollends bewusst zu sein.

Zwischen Prüf- und Kontrollgruppe zeigen sich bei der Betrachtung der Häufigkeitsverteilungen in den einzelnen Items keine auffälligen Unterschiede.

Netto-Effekte der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit und Subgruppenanalyse

Wie bereits bei der Betrachtung der Häufigkeitsverteilungen zu erwarten war, zeigen sich hinsichtlich des Zutrauens in die eigenen Fahrfertigkeiten zum Zeitpunkt t_0 keine signifikanten Unterschiede im Vergleich des Antwortverhaltens beider Untersuchungsgruppen (vgl. Tab. 5-7a und Tab. 5-7b). Im Gegensatz dazu können zahlreiche markante Abweichungen innerhalb der relevanten Subgruppen der Befragten identifiziert werden:

- Männer besitzen augenscheinlich ein ausgeprägteres Zutrauen in die eigenen Fahrfertigkeiten als ihre weiblichen Pendanten: In neun von elf betrachteten Items heben sich junge Männer in der Stichprobe durch eine signifikant bessere Selbsteinschätzung von Frauen ab.
- Mit zunehmendem Alter trauen sich die Befragten ebenfalls in neun von elf vorgelegten Fahrsituationen eher zu, ein Fahrzeug sicher zu lenken.
- Jugendliche und junge Erwachsene, die sich bereits in einer Berufsausbildung befinden, äußern im Vergleich zu Schülern in acht von elf

⁶⁴ Die in diesem Abschnitt behandelte Itematterie wurde auch in der Untersuchung von HOLTE (2012) erhoben. Ein Vergleich des Antwortverhaltens der vorliegenden Stichprobe mit diesen externen Daten fördert eine signifikant stärkere Zustimmung der Teilnehmer und Nichtteilnehmer an AjF in neun der elf betrachteten Items zutage. Für die Situationen des Fahrens langer Strecken am Stück sowie bei lauter Musik zeigt sich im externen Vergleich dagegen eine signifikant geringere Zustimmung unter den Befragten der vorliegenden Evaluation.

Fällen ein signifikant erhöhtes Zutrauen in die eigenen Fahrfertigkeiten.

- Befragte mit einem (Fach-)Abitur äußern gegenüber Jugendlichen, die einen Schulabschluss bis einschließlich der Mittleren Reife vorweisen können, in zwei von elf betrachteten

Fällen ein höheres Zutrauen in ihre Fähigkeiten zur Bewältigung kritischer Fahrsituationen.

- Personen aus den neuen Bundesländern unterscheiden sich hinsichtlich ihres Zutrauens in die eigenen Fahrfertigkeiten nicht signifikant von solchen aus den alten Bundesländern.

Zutrauen in die eigenen Fahrfertigkeiten	n	1	2	3	4	5	6	Median / MW	
		Traue ich mir überhaupt nicht zu					Traue ich mir voll und ganz zu		
Zeilen-%									
Nach einer Feier übermüdet nach Hause fahren	PG	1.582	23,5	15,2	16,8	17,4	14,0	13,1	3,0 / 3,2
	KG	866	26,3	17,2	16,6	13,6	13,6	12,6	3,0 / 3,1
	Insg.	2.448	24,5	15,9	16,7	16,1	13,8	12,9	3,0 / 3,2
Sportlich, schnell durch eine scharfe Kurve fahren	PG	1.582	21,7	17,4	18,8	16,6	13,8	11,6	3,0 / 3,2
	KG	864	24,8	18,9	16,9	16,6	11,9	11,0	3,0 / 3,1
	Insg.	2.446	22,8	17,9	18,2	16,6	13,2	11,4	3,0 / 3,1
Wenn gut gelaunte Freunde mitfahren	PG	1.567	3,2	3,3	8,5	13,0	22,5	49,6	5,0 / 5,0
	KG	862	3,0	3,0	7,8	14,8	21,8	49,5	5,0 / 5,0
	Insg.	2.429	3,1	3,2	8,2	13,6	22,2	49,6	5,0 / 5,0
Beim Fahren über ein persönliches Problem nachdenken	PG	1.561	7,6	9,8	18,3	22,5	22,0	19,8	4,0 / 4,0
	KG	862	7,8	9,9	20,8	21,3	20,1	20,2	4,0 / 4,0
	Insg.	2.423	7,6	9,8	19,1	22,1	21,3	19,9	4,0 / 4,0
Auf einer dicht befahrenen Landstraße überholen	PG	1.570	31,0	22,9	17,2	14,7	7,8	6,5	2,0 / 2,7
	KG	865	36,4	24,5	16,1	10,8	6,6	5,7	2,0 / 2,4
	Insg.	2.435	32,9	23,4	16,8	13,3	7,4	6,2	2,0 / 2,6
Unter hohem Zeitdruck schnell mein Ziel erreichen	PG	1.570	11,0	10,8	17,9	18,7	20,0	21,6	4,0 / 3,9
	KG	860	11,6	14,4	15,7	18,8	19,3	20,1	4,0 / 3,8
	Insg.	2.430	11,2	12,1	17,1	18,8	19,8	21,1	4,0 / 3,9
Nach Alkoholkonsum	PG	1.572	65,8	13,8	7,4	6,2	3,1	3,8	1,0 / 1,8
	KG	864	70,0	12,3	6,8	5,7	2,4	2,8	1,0 / 1,7
	Insg.	2.436	67,3	13,3	7,2	6,0	2,8	3,4	1,0 / 1,7
Lange Strecken am Stück fahren	PG	1.570	4,4	3,3	9,0	14,0	24,4	44,8	5,0 / 4,9
	KG	862	7,0	5,5	11,6	13,1	24,5	38,4	5,0 / 4,6
	Insg.	2.432	5,3	4,1	10,0	13,7	24,4	42,6	5,0 / 4,8
Bei lauter Musik fahren	PG	1.571	4,8	3,6	9,2	15,9	22,0	44,4	5,0 / 4,8
	KG	854	4,7	4,6	10,4	15,1	23,0	42,3	5,0 / 4,7
	Insg.	2.425	4,8	4,0	9,6	15,6	22,4	43,7	5,0 / 4,8
Trotz geringen Abstands im Notfall rechtzeitig bremsen	PG	1.566	7,5	10,6	16,6	23,3	22,7	19,2	4,0 / 4,0
	KG	862	8,0	9,7	18,7	23,0	23,0	17,6	4,0 / 4,0
	Insg.	2.428	7,7	10,3	17,3	23,2	22,8	18,7	4,0 / 4,0
Beim Autofahren das Handy ohne Freisprechanlage nutzen	PG	1.573	31,7	20,5	16,3	12,1	9,4	9,9	2,0 / 2,8
	KG	865	33,3	19,4	13,9	14,6	10,2	8,7	2,0 / 2,8
	Insg.	2.438	32,3	20,1	15,5	13,0	9,7	9,4	2,0 / 2,8

Tab. 5-6: Prüf- und Kontrollgruppe: Zutrauen in die eigenen Fahrfertigkeiten; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 24)

Einflussgröße	Abhängige Variable: Zutrauen in die eigenen Fahrfertigkeiten					
	Nach Feier übermüdet nach Hause fahren	Schnell durch scharfe Kurve fahren	Mit gut gelaunten Freunden	Über ein Problem nachdenken	Auf dicht befahrenen Landstraße überholen	Unter hohem Zeitdruck
Gruppenzugehörigkeit: Prüfgruppe	+	+	-	+	+	+
Geschlecht: Männlich	+	+	+	+	+	+
Alter	+	+	-	+	+	+
Ausbildungsstatus: In Ausbildung	+	+	+	+	+	+
Schulabschluss: (Fach-)Abitur	+	+	+	+	-	+
Region: Neue Bundesländer	-	-	+	-	+	+
Migrationshintergrund	-	-	-	-	-	-
Derzeit in Fahrausbildung	+	+	-	+	+	+
Nutzungshäufigkeit mot. Zweirad: Mindestens mehrmals im Monat	+	+	+	+	+	+
Nutzungshäufigkeit Pkw: Mindestens mehrmals im Monat	+	+	+	+	+	+
n	1.949	1.950	1.936	1.934	1.944	1.938

Ein „+“ kennzeichnet einen positiven Zusammenhang zwischen der jeweiligen Einflussgröße und der angegebenen Zustimmung, ein „-“ kennzeichnet umgekehrt einen negativen Zusammenhang.

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Lesebeispiel zum Item „Nach einer Feier übermüdet nach Hause fahren“: Angehörige der Prüfgruppe trauen sich die vorgelegte Fahrsituation eher zu als Angehörige der Kontrollgruppe. Dieser Effekt ist statistisch nicht signifikant. Mit zunehmendem Alter trauen sich die Befragten die vorgelegte Fahrsituation eher zu. Dieser Einfluss erweist sich als statistisch signifikant.

Tab. 5-7a: Zusammenfassung der Regressionsanalysen zum Zutrauen in die eigenen Fahrfertigkeiten; Befragungszeitpunkt t_0 (Teil 1 von 2)

Einflussgröße	Abhängige Variable: Zutrauen in die eigenen Fahrfertigkeiten				
	Nach Alkoholkonsum	Lange Strecken am Stück fahren	Bei lauter Musik fahren	Im Notfall rechtzeitig bremsen	Beim Fahren das Handy benutzen
Gruppenzugehörigkeit: Prüfgruppe	+	+	+	+	+
Geschlecht: Männlich	+	+	+	+	+
Alter	+	+	+	+	+
Ausbildungsstatus: In Ausbildung	+	+	+	+	+
Schulabschluss: (Fach-)Abitur	+	+	+	+	-
Region: Neue Bundesländer	-	-	+	-	+
Migrationshintergrund	-	-	-	+	+
Derzeit in Fahrausbildung	+	-	-	-	+
Nutzungshäufigkeit motorisiertes Zweirad: Mindestens mehrmals im Monat	+	+	+	+	+
Nutzungshäufigkeit Pkw: Mindestens mehrmals im Monat	+	+	+	+	+
n	1.949	1.941	1.936	1.937	1.943

Ein „+“ kennzeichnet einen positiven Zusammenhang zwischen der jeweiligen Einflussgröße und der angegebenen Zustimmung, ein „-“ kennzeichnet umgekehrt einen negativen Zusammenhang.

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Lesebeispiel zum Item „Nach Alkoholkonsum“: Angehörige der Prüfgruppe trauen sich die vorgelegte Fahrsituation eher zu als Angehörige der Kontrollgruppe. Dieser Effekt ist statistisch nicht signifikant. Mit zunehmendem Alter trauen sich die Befragten die vorgelegte Fahrsituation eher zu. Dieser Einfluss erweist sich als statistisch signifikant.

Tab. 5-7b: Zusammenfassung der Regressionsanalysen zum Zutrauen in die eigenen Fahrfertigkeiten; Befragungszeitpunkt t_0 (Teil 2 von 2)

- Zwischen jungen Fahrern mit und ohne Migrationshintergrund bestehen signifikante Unterschiede derart, dass Befragte mit Migrationshintergrund für fünf der elf abgefragten Items ein geringeres Zutrauen in die eigenen Fahrfertigkeiten äußern. Im Gegensatz dazu trauen sie sich jedoch eher zu, während der Fahrt ein Handy bzw. Smartphone ohne Freisprechanlage zu nutzen.
- Personen, die sich in einer Fahrausbildung befinden, hinterlassen – im Vergleich zu Befragten, die keine Fahrschule besuchen – zuverlässigere Angaben zum sicheren Fahren in drei der vorgelegten Situationen. Hierunter finden sich auch die von den Befragten insgesamt als am schwierigsten wahrgenommenen Situationen des Fahrens unter Alkoholeinfluss sowie des Überholens auf dicht befahrenen Landstraßen.
- Das regelmäßige Führen eines motorisierten Zweirads geht in sechs von elf Items mit einer optimistischeren Einschätzung der eigenen Fahrfertigkeiten einher.
- Personen, die regelmäßig als Pkw-Fahrer am Straßenverkehr teilnehmen, trauen sich, mit Ausnahme des Fahrens während der Handy-

bzw. Smartphone-Nutzung, sämtliche vorgelegten Fahrsituationen eher zu als Befragte, die nie oder nur sehr selten mit dem Auto unterwegs sind.

Bei den berichteten, signifikanten Zusammenhängen errechnen sich keine standardisierten Regressionskoeffizienten, die über den Wert 0,4 hinausgehen (vgl. Anhang VIII, Tab. A5-7a, Tab. A5-7b). Eine solche, noch immer geringe Effektstärke findet sich im Fall des Vergleichs von Männern und Frauen in Bezug auf das schnelle Kurvenfahren.

Prüfgruppe: Veränderung des Zutrauens in die eigenen Fahrfertigkeiten zwischen den Befragungszeitpunkten t_0 und t_1

Innerhalb der Prüfgruppe ergibt sich hinsichtlich des Zutrauens in die eigenen Fahrfertigkeiten in der kurzfristigen Betrachtung zwischen t_0 und t_1 lediglich ein signifikanter Unterschied, der in Richtung eines höheren Zutrauens unter den Befragten zum Zeitpunkt t_1 deutet (vgl. Tab. 5-8). Dieser betrifft das Item zum Fahren nach Alkoholkonsum.

Zutrauen in die eigenen Fahrfertigkeiten ^a	n	Zentrale Maße in W_0 für die in W_1 aktiven Panelteilnehmer	Zentrale Maße in W_1	Zentrale Maße der intraindividuellen Veränderungen	Effektstärke der Veränderung
		Median / MW ^b			Cohens d
Nach einer Feier übermüdet fahren	259	3,0	3,1	0,1	0,1
Sportlich, schnell durch Kurve fahren	259	2,9	3,0	0,1	0,1
Wenn gut gelaunte Freunde mitfahren	255	5,0	5,0	0,0	0,0
Über persönliches Problem nachdenken	257	3,9	4,0	0,1	0,1
Auf dicht befahrener Landstraße überholen	257	2,3	2,3	0,0 / 0,0	0,0
Unter hohem Zeitdruck	258	3,8	3,9	0,0 / 0,1	0,1
Nach Alkoholkonsum	257	1,0 / 1,5	1,0 / 1,7	0,0 / 0,2	0,3
Lange Strecken am Stück fahren	258	4,8	4,8	-0,1	0,1
Bei lauter Musik fahren	258	4,6	4,6	-0,0	0,0
Trotz geringen Abstands im Notfall rechtzeitig bremsen	259	3,8	3,8	0,0	0,0
Handy ohne Freisprechanlage nutzen	257	2,4	2,3	-0,0	0,0

^a Antwortkategorien: 1 = „Traue ich mir überhaupt nicht zu“, 6 = „Traue ich mir voll und ganz zu“. Die Werte „2“ bis „5“ stellen Abstufungen dieser Extreme dar;

^b Ausschließlich der Mittelwert (MW) wird angegeben, wenn die Verteilung der Variablen annähernd normalverteilt ist;

Tab. 5-8: Prüfgruppe: Zentrale Maße zur Veränderung des Zutrauens in die eigenen Fahrfertigkeiten zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_1

Die berichtete Veränderung der zentralen Tendenzen in der Prüfgruppe ergibt sich dabei aus einem

Überhang an Befragten, die ihre Angabe zum Zutrauen in die eigenen Fahrfertigkeiten erhöhen, im

Veränderung des Zutrauens in die eigenen Fahrfertigkeiten zwischen den Befragungszeitpunkten t_0 und t_2

Wie bereits im Fall des Vergleichs der Befragungsergebnisse zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_1 ergibt sich auch bei der Betrachtung der langfristigen Entwicklung des Zutrauens in die eigenen Fahrfertigkeiten kein signifikanter Effekt in der Prüfgruppe, der in Richtung eines geringeren Zutrauens zum Zeitpunkt der zweiten Nachbefragung deutet (vgl. Tab. 5-9). Vielmehr zeigen sich in drei der elf betrachteten Items signifikante Verbesserungen der Einschätzungen der AjF-Teilnehmer im Zeitverlauf. In den betreffenden Items zum nächtlichen Fahren bei Übermüdung, dem Nachdenken über ein persönliches Problem und dem Fahrtantritt nach Alkoholkonsum übersteigen die Anteile der Befragten, die zum Zeitpunkt t_2 eine optimistischere Einschätzung vornehmen als noch zum Zeitpunkt t_0 , die Anteile derjenigen Personen, für die eine gegenteilige Entwicklung zu beobachten ist, um jeweils mehr als zehn Prozentpunkte (vgl. Bild 5-4). Allerdings sind ähnliche Effekte jeweils auch in der Kontrollgruppe zu beobachten (vgl. Tab. 5-9), so dass hier kein Zusammenhang zwischen der beobachteten Zunahme des Zutrauens in die eigenen Fahrfertigkeiten und der Teilnahme an AjF unterstellt werden kann. Mit Ausnahme des Fahrens unter Alkoholeinfluss, für das in der Prüfgruppe ein mittlerer Effekt (Cohens $d = 0,6$) auftritt, handelt es sich bei allen signifikanten intertemporalen Zusammenhängen innerhalb der Untersuchungsgruppen um kleine Effekte.

Im Vergleich der Prüf- mit der Kontrollgruppe hinsichtlich der langfristigen Entwicklung ihrer Angaben zum Zutrauen in die eigenen Fahrfertigkeiten tritt lediglich ein signifikanter Zusammenhang zutage, der das Überholen auf dicht befahrenen Landstraßen betrifft (vgl. Tab. 5-9): Während hier in der Kontrollgruppe ein signifikanter Zuwachs des geäußerten Zutrauens auftritt, zeigt sich in der Prüfgruppe eine abnehmende Tendenz. Bei ähnlich ausgeprägter Änderungssensitivität sind in der Prüfgruppe also anteilig mehr Abnahmen als Zunahmen in der Zutrauenszuschreibung zwischen den Befragungen zu verzeichnen, während in der Kontrollgruppe das Gegenteil der Fall ist (vgl. Bild 5-4). Es ist möglich, dass die Teilnahme am Aktionstag dazu geführt hat, dass die Prüfgruppenangehörigen die Einschätzung ihrer eigenen Fahrkompetenz zu diesem Item im Zeitverlauf zumindest nicht weiter erhöhen. Der Unterschied zwischen den Untersuchungsgruppen hinsichtlich des Überholens auf dicht befahrenen Landstraßen bedingt einen standardisierten Regressionskoeffizien-

ten von 0,1 (vgl. Anhang VIII, Tab. A5-9a). Es handelt sich also um einen sehr kleinen Effekt.

Eine ähnliche Tendenz lässt sich auch für die Items zum Fahren bei lauter Musik sowie dem Zurücklegen langer Strecken am Stück berichten (vgl. Tab. 5-9): Erneut unterliegt die Prüfgruppe eher einem abnehmenden Trend, während sich in der Kontrollgruppe eine signifikante Erhöhung des geäußerten Zutrauens zwischen t_0 und t_2 nachweisen lässt. Allerdings ergibt sich für die genannten Items kein statistisch signifikanter Unterschied zwischen den Untersuchungsgruppen, so dass die Befunde keinen Rückschluss auf einen in der Grundgesamtheit vorhandenen Effekt zulassen.

Das Fahren unter hohem Zeitdruck trauen sich sowohl Prüf- als auch Kontrollgruppenbefragte etwa zwei Monate nach der Basisbefragung stärker zu. Für die Kontrollgruppe ist diese Veränderung signifikant, für die Prüfgruppe hingegen lediglich tendenziell.

Im Fall des sportlichen und schnellen Kurvenfahrens, der Mitnahme gut gelaunter Freunde, der Bremsbereitschaft trotz geringem Abstand zum Vorfahrenden und der Nutzung des Handys bzw. Smartphones während der Fahrt sind in keiner der Untersuchungsgruppen signifikante langfristige Veränderungen zu erkennen.

Zutrauen in die eigenen Fahrfertigkeiten ^a	n	Zentrale Maße in W ₀ für die in W ₂ aktiven Panneteilnehmer	Zentrale Maße in W ₂	Zentrale Maße der intraindividuellen Veränderungen	Effektstärke der Veränderung	Bereinigter PG- / KG-Vergleich der Veränderung zwischen W ₀ ^c und W ₂ ^c
		Median / MW ^b			Cohens d	
Nach einer Feier übermüdet fahren	PG	205	2,9	3,1	0,2	n.s.
	KG	240	3,1	3,3	0,3	
Sportlich, schnell durch scharfe Kurve fahren	PG	204	3,0	3,0	0,1	n.s.
	KG	241	2,9	3,0	0,1	
Wenn gut gelaunte Freunde mitfahren	PG	203	4,9	5,1	0,0 / 0,1	n.s.
	KG	238	5,0	5,0	0,0 / 0,0	
Über persönliches Problem nachdenken	PG	204	3,8	4,1	0,3	n.s.
	KG	239	4,0	4,2	0,2	
Auf dicht befahrener Landstraße überholen	PG	204	2,3	2,3	0,0 / -0,0	sig.
	KG	240	2,2	2,4	0,2	
Unter hohem Zeitdruck schnell Ziel erreichen	PG	205	3,8	4,0	0,2	n.s.
	KG	240	3,7	4,0	0,3	
Nach Alkoholkonsum	PG	205	1,0 / 1,5	1,0 / 1,8	0,0 / 0,3	n.s.
	KG	240	1,0 / 1,6	1,0 / 1,8	0,0 / 0,2	
Lange Strecken am Stück fahren	PG	205	4,8	4,7	0,0 / -0,0	n.s.
	KG	240	4,6	4,9	0,2	
Bei lauter Musik fahren	PG	204	4,6	4,6	0,0 / -0,0	n.s.
	KG	235	4,6	4,8	0,0 / 0,3	
Trotz geringen Abstands im Notfall rechtzeitig bremsen	PG	205	3,7	3,8	0,2	n.s.
	KG	241	3,7	3,9	0,2	
Handy ohne Freisprechanlage nutzen	PG	204	2,2	2,3	0,1	n.s.
	KG	241	2,4	2,5	0,0 / 0,1	

^a Antwortkategorien: 1 = „Traue ich mir überhaupt nicht zu“, 6 = „Traue ich mir voll und ganz zu“. Die Werte „2“ bis „5“ stellen Abstufungen dieser Extreme dar;

^b Ausschließlich der Mittelwert (MW) wird angegeben, wenn die Verteilung der Variablen annähernd normalverteilt ist;

^c Regressionsanalysen; abhängige Variable: Veränderung der Angaben zum Zutrauen in die eigenen Fahrfertigkeiten zwischen W₀ und W₂; zentrale unabhängige Variable: Zugehörigkeit zur Prüfgruppe; Kontrollvariablen: Alter, Geschlecht, Ausbildungsstatus, Schulabschluss, Bundesland, Migrationshintergrund, derzeitige Fahrausbildung, Nutzungshäufigkeit von Pkw und motorisierten Zweirädern;

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen W₀ und W₂ bzw. zwischen Prüf- und Kontrollgruppe an;

Tab. 5-9: Prüf- und Kontrollgruppe: Veränderung der Angaben zum Zutrauen in die eigenen Fahrfertigkeiten zwischen den Zeitpunkten t₀ und t₂

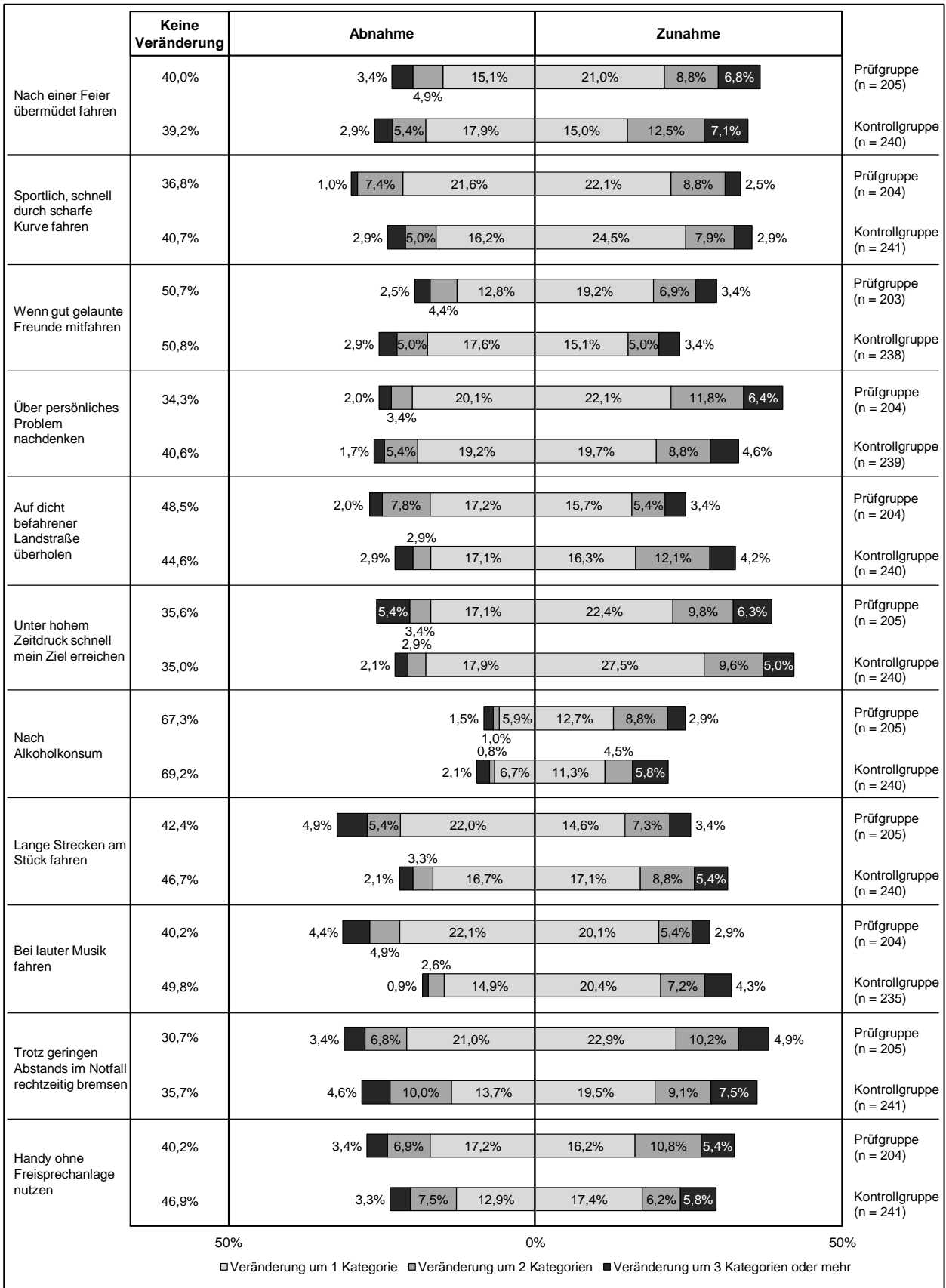


Bild 5-4: Prüf- und Kontrollgruppe: Kategorisierte Veränderungen der Angaben zum Zutrauen in die eigenen Fahrfertigkeiten zwischen den Zeitpunkten t₀ und t₂

Subjektiv wahrgenommene, selbstberichtete Veränderungen des Zutrauens in die eigenen Fahrfertigkeiten zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_2

Eine Ergänzung zu den bis hierhin vorgenommenen, quantitativen Analysen stellen die Selbstreports der Befragten zum Zutrauen in ihre eigenen Fahrfertigkeiten dar, die zum Zeitpunkt der zweiten Nachbefragung unter den Jugendlichen und jungen Erwachsenen in Prüf- und Kontrollgruppe erhoben wurden.⁶⁵ Dazu wurde den Befragten eine Frage mit fünf möglichen Antwortkategorien vorgelegt, von denen sie eine auswählen konnten. Die vorgelegten Antwortoptionen umfassen die Aussagen, dass sich die jungen Fahrer nun viele bzw. einige der dargelegten Situationen weniger zutrauen, dass sie diesbezüglich keine Veränderung wahrgenommen haben und dass sie sich nun einige bzw. viele der Situationen eher zutrauen. Die Verteilung der Angaben der Befragten auf die einzelnen Antwortkategorien ist in Tab. 5-10 dargestellt.

Selbstberichtete Veränderungen zum Zutrauen in die eigenen Fahrfertigkeiten	PG	KG	Gesamt
	%		
Erhöhtes Zutrauen in vielen Situationen	0,8	2,3	1,5
Erhöhtes Zutrauen in einigen Situationen	7,6	21,8	14,8
Keine Veränderung	63,0	61,7	62,3
Geringeres Zutrauen in einigen Situationen	20,2	11,7	15,9
Geringeres Zutrauen in vielen Situationen	8,4	2,6	5,5
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	262	266	528

Tab. 5-10: Prüf- und Kontrollgruppe: Selbstberichtete Veränderungen zum Zutrauen in die eigenen Fahrfertigkeiten; Befragungszeitpunkt t_2 (Frage 11)

Im Unterschied zu den zuvor diskutierten, quantitativen Betrachtungen kann anhand der Selbstreports von Prüf- und Kontrollgruppe durchaus eine sensibilisierende Wirkung von AjF ausgemacht werden: Die Anteile der Befragten, die bei sich eine Veränderung wahrgenommen haben, fällt zwar in beiden Untersuchungsgruppen mit etwa vier von zehn Befragten ähnlich hoch aus. Die Angehörigen

⁶⁵ Die Angaben zu den wahrgenommenen Veränderungen beziehen sich im Fall der Prüfgruppe auf den Zeitraum seit der Teilnahme am Aktionstag und in der Kontrollgruppe allgemein auf die letzten zwei Monate.

der Prüfgruppe berichten jedoch deutlich häufiger von einem geringeren wahrgenommenen Zutrauen als Nichtteilnehmer an AjF, während letztere zu einem größeren Teil eine Erhöhung ihres Zutrauens in die eigenen Fahrfertigkeiten artikulieren. Der berichtete, signifikante Zusammenhang erweist sich mit einer Effektstärke (Cramers V) von 0,3 als lediglich gering ausgeprägt (vgl. Anhang VIII, Tab. A5-10).

5.3 Zusammenfassung der Befunde zur Selbsteinschätzung

Die befragten Jugendlichen und jungen Erwachsenen bewerten ihre Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung, -vermeidung und -bewältigung im Durchschnitt als „gut“. Hinsichtlich dieser Einschätzungen können anhand der vorgenommenen Analysen zum Zeitpunkt t_0 keine signifikanten Unterschiede zwischen Prüf- und Kontrollgruppe festgestellt werden. Es zeigt sich jedoch, dass Männer, ältere Befragte, Jugendliche in Berufsausbildung und solche mit Migrationshintergrund sowie regelmäßige Nutzer von Pkw und motorisierten Zweirädern eine – teils deutlich – bessere subjektive Einschätzung ihrer Fähigkeiten vornehmen als ihre jeweiligen Vergleichsgruppen.

In der Prüfgruppe ist nur eine vereinzelte, kurzfristige Veränderung der Selbsteinschätzung der eigenen Fähigkeiten zur Gefahrenvermeidung zu erkennen. Dabei wird die eigene Fähigkeit zur Vermeidung von Gefahrensituationen zum Zeitpunkt t_1 der ersten Nachbefragung besser eingeschätzt als noch zum Zeitpunkt t_0 .

Der Vergleich von Prüf- und Kontrollgruppe in Bezug auf die langfristige Entwicklung der Einschätzung der eigenen Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung, -vermeidung und -bewältigung offenbart, dass in zwei von vier betrachteten Items eine zwischen den Untersuchungsgruppen signifikant unterschiedliche Entwicklung eintritt. Hierbei ist erneut zu beobachten, dass die Fähigkeit zur Vermeidung von Gefahrensituationen in der Prüfgruppe zum Zeitpunkt t_2 etwas besser bewertet wird als zum Zeitpunkt t_0 , während in der Kontrollgruppe das Gegenteil der Fall ist. Zudem besteht ein verallgemeinerbarer Zusammenhang zwischen der Zugehörigkeit zu einer der Untersuchungsgruppen und der langfristigen Entwicklung der Einschätzung der eigenen Fähigkeiten zur Erkennung kritischer Verkehrssituationen. Hierbei ist in der Prüfgruppe eine abnehmende und in der Kontrollgruppe eine zunehmende Tendenz der Skalenwerte zu erkennen.

In den subjektiven Selbstreports der Befragten hinsichtlich der eigenen Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung, -vermeidung und -bewältigung unterscheiden sich Prüf- und Kontrollgruppe nicht signifikant voneinander.

Bezüglich der Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung, -vermeidung und -bewältigung zeigt sich also sowohl kurz- als auch langfristig nur teilweise ein Effekt des Veranstaltungsbesuchs.

Die Angaben zum Zutrauen in die eigenen Fahrfertigkeiten zum Zeitpunkt t_0 offenbaren, dass die Befragten großen Respekt vor dem Fahren unter Alkoholeinfluss, dem Überholen auf dicht befahrenen Landstraßen und der Benutzung des Handys bzw. Smartphones während der Fahrt zeigen. Das Fahren bei lauter Musik, von langen Strecken am Stück sowie mit gut gelaunten Freunden als Mitfahrern erscheint den Jugendlichen in Prüf- und Kontrollgruppe dagegen eher weniger problematisch. Der letztgenannte Punkt könnte ein Hinweis darauf sein, dass das Thema Ablenkung unter den Jugendlichen und jungen Erwachsenen nicht allzu präsent ist. Damit erscheint die Aufnahme des Themas „Ablenkung“ als Schwerpunkt bzw. Thema im Fokus im Jahr 2017 (vgl. DVW 2017b, 2017c) als gerechtfertigt. Wie bereits im Fall der Einschätzung der eigenen Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung, -vermeidung und -bewältigung unterscheiden sich Prüf- und Kontrollgruppe zum Zeitpunkt der Basisbefragung auch hinsichtlich ihres Zutrauens in die eigenen Fahrfertigkeiten in potenziell kritischen Verkehrssituationen nicht signifikant voneinander.

Allerdings fördert die multivariate Analyse zum Zeitpunkt t_0 eine ganze Reihe von signifikanten Unterschieden zwischen den relevanten Subgruppen der Befragten zutage. Hierbei tun sich junge Männer, Jugendliche, die regelmäßig einen Pkw oder ein motorisiertes Zweirad führen, ältere Befragte und Auszubildende durch ein besonders hohes Zutrauen in die eigenen Fahrfertigkeiten hervor.

In der Prüfgruppe führt die Teilnahme an AjF kurzfristig nicht zu einer zurückhaltenderen Bewertung der eigenen Fahrfertigkeiten. Vielmehr trauen sich die Jugendlichen und jungen Erwachsenen nach der Teilnahme am Aktionstag das Fahren nach Alkoholkonsum eher zu als zuvor. Das beobachtete Ansteigen des Zutrauens einer Fahrsituation und damit der Handlungskompetenzerwartung kann zwei Gründe haben. Aufgrund einer durchgeführten Übung kann sich zum einen die subjektiv wahrgenommene Kompetenz der Person in der beschriebenen Situation erhöht haben. Und zum anderen kann die Situation im Zeitverlauf als weni-

ger schwierig wahrgenommen werden (vgl. HOLTE et al. 2014: 21). Aufgrund der intensiven Beschäftigung mit dem Thema Alkohol im Rahmen von AjF (z. B. beim Rauschbrillenparcours und den Fahr simulatoren sowie in den Projektbausteinen „Alkohol / Designerter Fahrer“ und „Drogen“) erscheint es durchaus plausibel, dass sich die Jugendlichen nach dem AjF-Besuch hinsichtlich des Fahrens nach Alkoholkonsum „kompetenter“ fühlen bzw. diese Situation als weniger schwierig einschätzen. Allerdings handelt es sich beim Fahren unter Alkoholeinfluss nicht um eine Situation, in der die Fahrkompetenz durch „praktische Übung“ verbessert werden kann, weil dabei aus physiologischen Gründen Einschränkungen der Fahrtauglichkeit entstehen. Deshalb muss der Befund des Zutrauens des Fahrens nach Alkoholkonsum als Misserfolg des Programms gewertet werden.

Auch in der langfristigen Perspektive zwischen Basisbefragung und zweiter Nachbefragung kann anhand der quantitativen Analysen kein substanzieller Einfluss von AjF auf das Zutrauen der Befragten in die eigenen Fahrfertigkeiten festgestellt werden: Die Entwicklung in Prüf- und Kontrollgruppe unterscheidet sich lediglich für eines der elf betrachteten Items signifikant, und auch dieser Befund beruht maßgeblich auf einem deutlich größeren Zutrauen in der Kontrollgruppe zum Zeitpunkt t_2 .

Allerdings nehmen die AjF-Teilnehmer selbst durchaus Veränderungen durch die Programmteilnahme wahr. Dies äußert sich in deutlich größeren Anteilen an AjF-Teilnehmern als in der Kontrollgruppe, die zum Zeitpunkt t_2 angeben, nun ein geringeres Zutrauen in die eigenen Fahrfertigkeiten in potenziell kritischen Verkehrssituationen zu verspüren.

6 AjF-Ziel: Gefahrensensibilisierung

6.1 Gefährdungseinschätzung potentiell kritischer Fahrsituationen

Neben einer adäquaten Selbsteinschätzung soll AjF auch dazu beitragen, die teilnehmenden jungen Fahrer und Mitfahrer für Gefahren im Straßenverkehr zu sensibilisieren. Hierbei werden anhand der angebotenen Aktionselemente und Projektbausteine auch spezifische Aspekte und Situationen der Verkehrsteilnahme in den Fokus gerückt, z. B. Alkoholkonsum (Rauschbrillenparcours, Fahrsimulatoren), angepasste Geschwindigkeit und vorausschauendes Fahren (Fahrsimulatoren), eingeschränkte Sehfähigkeit (Sehtest), Bremsbereitschaft (Bremssimulator) etc. Ob die Beschäftigung mit den Inhalten von AjF bei den Jugendlichen und jungen Erwachsenen tatsächlich zu einer Sensibilisierung führt, wird in der vorliegenden Evaluation anhand einer Fragebatterie ergründet, die mehrere, potenziell kritische Fahrsituationen beschreibt und den Befragungsteilnehmern zu jeder vorgelegten Situation eine Einschätzung des damit verbundenen Gefährdungspotentials abverlangt.⁶⁶

Bei der verwendeten Antwortskala handelt es sich um eine Likert-Skala mit sechs Ausprägungen, deren niedrigster Wert „1“ mit der Aussage „Überhaupt nicht gefährlich“ gleichgesetzt wird und deren höchste Ausprägung „6“ die Aussage „Sehr gefährlich“ beinhaltet. Mit den Skalenpunkten „2“ bis „5“ konnten die Befragten ihre Antwort zwischen den genannten Extremen abstufen.

Häufigkeitsverteilung zum Zeitpunkt t_0

Betrachtet man noch vor dem AjF-Besuch die Verteilung der Angaben der Befragten auf die einzelnen Antwortkategorien und die sich daraus ergebenden Maße der zentralen Tendenz für die jeweiligen Items, so lässt sich folgende Reihung der abgefragten Verkehrssituationen nach ihrem wahrgenommenen Gefährdungspotential bilden (vgl. Tab. 6-1a und Tab. 6-1b):

Am wenigsten risikobehaftet erscheint den Befragten das Fahren auf Landstraßen.⁶⁷ Mehr als die

Hälfte der Jugendlichen und jungen Erwachsenen bewertet diese Situation als „überhaupt nicht gefährlich“ oder drückt seine Gefährdungseinschätzung anhand der zweitniedrigsten Antwortkategorie aus.

Im Fall des Fahrens bei Dunkelheit, auf dem motorisierten Zweirad tagsüber ohne Licht und wenn man als Gruppe unterwegs ist, verortet sich die Mehrheit der Befragten in den unteren drei Antwortkategorien und bringt damit ebenfalls eine (eher) geringe, wahrgenommene Gefährdung durch die genannten Situationen zum Ausdruck.

Zu den Items „Bei schlechtem Wetter“, „Bei schlechten Straßenverhältnissen (Risse in der Fahrbahn, Unebenheiten, Schmutz)“ und „Wenn man kurz vor der Fahrt etwas Aufregendes oder Belastendes erlebt hat“ bewegen sich die durchschnittlichen Angaben der Befragten in etwa auf der Höhe der vierten Ausprägung der sechsstufigen Antwortskala.

Das Fahren unter Zeitdruck wird von den Befragten hinsichtlich der wahrgenommenen Gefährdung in dieser Situation zwischen dem vierten und fünften Skalenpunkt eingeordnet.

Kurven schneiden, das Fahren bei Müdigkeit oder auf dem motorisierten Zweirad ohne Schutzkleidung sowie das Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit werden von den Jugendlichen und jungen Erwachsenen mit einer Gefährdungseinschätzung bedacht, die sich dem zweithöchsten Skalenpunkt annähert und damit ein hohes wahrgenommenes Gefährdungspotential durch die beschriebenen Situationen signalisiert.

Das Fahren nach Alkoholkonsum, mit einem technisch mangelhaften Fahrzeug, auf dem motorisierten Zweirad ohne Helm bzw. ohne Helm oder Schutzkleidung sowie die Benutzung eines Handys bzw. Smartphones während der Fahrt werden schließlich von den Befragten als sehr gefährlich angesehen. Mehr als die Hälfte der jungen (Mit-)Fahrer gibt hier das größtmögliche, mit der jeweiligen Situation verbundene, Gefährdungspotential zu Protokoll. Im Fall des Fahrens mit eingeschränkter Sehfähigkeit gilt dies ebenfalls für beinahe fünfzig Prozent der Befragten.

Zwischen Prüf- und Kontrollgruppe zeigen sich keine auffälligen Unterschiede hinsichtlich ihrer Verteilung auf die Antwortkategorien in den einzelnen Items.

⁶⁶ Diese Fragebatterie hat sich bereits bei der Evaluation des Modellversuchs AM15 (vgl. FUNK, SCHRAUTH, ROSSNAGEL 2018) bewährt und wurde in der vorliegenden Untersuchung lediglich um einige wenige, speziell auf AjF zugeschnittene, Fragestellungen (z. B. eingeschränkte Sehfähigkeit) erweitert.

⁶⁷ Diese Wahrnehmung der Jugendlichen deckt sich mit Befunden aus FUNK, SCHRAUTH, ROSSNAGEL (2018: 147).

Netto-Effekte der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit und Subgruppenanalyse

Beim Vergleich von Prüf- und Kontrollgruppe hinsichtlich ihrer Gefährdungseinschätzung potenziell kritischer Fahrsituationen zum Zeitpunkt t_0 offenbaren sich zwei signifikante Unterschiede zwischen den Untersuchungsgruppen (vgl. Tab. 6-2a, Tab.

6-2b und Tab. 6-2c): Angehörige der Prüfgruppe schätzen demnach das Fahren auf dem motorisierten Zweirad tagsüber ohne Licht als gefährlicher ein als Personen, die keinen AjF-Aktionstag besuchen. Die Nutzung eines technisch mangelhaften Fahrzeugs sehen AjF-Teilnehmer im Vergleich mit der Kontrollgruppe dagegen als weniger problematisch an.

Gefährdungseinschätzung potenziell kritischer Fahrsituationen	n	1	2	3	4	5	6	Median / MW	
		Überhaupt nicht gefährlich	Zeilen-%						
Bei schlechtem Wetter	PG	2.986	2,5	6,9	19,7	27,1	24,4	19,4	4,0 / 4,2
	KG	1.607	2,5	9,1	19,2	29,4	23,6	16,2	4,0 / 4,1
	Insg.	4.593	2,5	7,6	19,5	27,9	24,1	18,3	4,0 / 4,2
Bei Dunkelheit	PG	2.975	7,0	18,2	25,8	25,4	15,5	8,1	3,0 / 3,5
	KG	1.594	9,2	20,3	23,6	25,3	14,4	7,3	3,0 / 3,4
	Insg.	4.569	7,7	18,9	25,1	25,4	15,1	7,8	3,0 / 3,5
Auf Landstraßen	PG	2.962	25,9	33,5	19,1	12,5	5,1	4,0	2,0 / 2,5
	KG	1.590	24,2	33,0	23,0	11,9	4,4	3,6	2,0 / 2,5
	Insg.	4.552	25,3	33,3	20,5	12,3	4,9	3,8	2,0 / 2,5
Mit dem motorisierten. Zweirad tagsüber ohne Licht	PG	2.942	21,7	22,0	19,8	14,6	11,0	10,8	3,0 / 3,0
	KG	1.585	23,0	25,7	19,3	12,1	8,6	11,3	3,0 / 2,9
	Insg.	4.527	22,2	23,3	19,6	13,8	10,2	11,0	3,0 / 3,0
Kurven schneiden	PG	2.941	2,7	4,7	10,3	16,8	26,7	38,9	5,0 / 4,8
	KG	1.597	2,6	5,1	14,5	16,2	25,5	36,1	5,0 / 4,7
	Insg.	4.538	2,7	4,8	11,8	16,5	26,3	37,9	5,0 / 4,7
Bei schlechten Straßenverhältnissen	PG	2.947	2,7	8,6	21,9	27,9	23,7	15,2	4,0 / 4,1
	KG	1.591	2,7	10,1	22,5	28,9	21,7	14,1	4,0 / 4,0
	Insg.	4.538	2,7	9,1	22,1	28,3	23,0	14,9	4,0 / 4,0
Bei Müdigkeit	PG	2.962	2,2	3,4	11,0	21,0	27,3	35,0	5,0 / 4,7
	KG	1.592	1,8	3,6	12,2	19,7	29,3	33,5	5,0 / 4,7
	Insg.	4.554	2,1	3,5	11,4	20,6	28,0	34,5	5,0 / 4,7
Nach Alkoholkonsum	PG	2.960	2,8	1,4	3,3	5,7	13,4	73,4	6,0 / 5,5
	KG	1.594	2,1	2,1	4,3	4,6	12,9	74,0	6,0 / 5,5
	Insg.	4.554	2,5	1,6	3,7	5,3	13,2	73,6	6,0 / 5,5
Unter Zeitdruck	PG	2.952	3,0	5,4	14,0	28,1	27,6	21,9	4,0 / 4,4
	KG	1.589	2,8	6,4	12,5	27,2	29,2	21,8	5,0 / 4,4
	Insg.	4.541	2,9	5,7	13,5	27,8	28,2	21,9	5,0 / 4,4
Aufregende oder belastende Erlebnisse kurz vor der Fahrt	PG	2.959	4,7	8,1	17,5	27,6	25,3	16,8	4,0 / 4,1
	KG	1.596	4,4	8,8	18,7	25,0	24,7	18,3	4,0 / 4,1
	Insg.	4.555	4,6	8,3	18,0	26,7	25,1	17,3	4,0 / 4,1
Fahrzeug technisch nicht in Ordnung	PG	2.959	3,0	2,8	6,2	10,6	22,0	55,4	6,0 / 5,1
	KG	1.588	2,2	2,5	6,7	9,2	22,3	57,2	6,0 / 5,2
	Insg.	4.547	2,7	2,7	6,4	10,1	22,1	56,0	6,0 / 5,1

Tab. 6-1a: Prüf- und Kontrollgruppe: Gefährdungseinschätzung potenziell kritischer Fahrsituationen; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 25) (Teil 1 von 2)

Gefährdungseinschätzung potenziell kritischer Fahrsituationen		n	1	2	3	4	5	6	Median / MW
			Überhaupt nicht gefährlich	Zeilen-%					
Wenn man als Gruppe unterwegs ist	PG	2.960	20,9	26,8	25,0	16,8	5,7	4,9	3,0 / 2,7
	KG	1.596	21,4	26,5	23,4	18,6	6,0	4,1	3,0 / 2,7
	Insg.	4.556	21,0	26,7	24,4	17,4	5,8	4,6	3,0 / 2,7
Auf dem motorisierten Zweirad ohne Helm ^b	PG	2.090	2,9	2,4	4,5	6,8	13,8	69,7	6,0 / 5,4
	KG	844	2,7	2,4	3,9	5,8	12,7	72,5	6,0 / 5,4
	Insg.	2.934	2,8	2,4	4,3	6,5	13,5	70,5	6,0 / 5,4
Auf dem motorisierten Zweirad ohne Schutzkleidung ^b	PG	2.048	4,0	5,5	9,9	16,7	24,4	39,6	5,0 / 4,7
	KG	845	3,8	4,7	10,1	12,5	23,0	45,9	5,0 / 4,8
	Insg.	2.893	3,9	5,3	9,9	15,5	24,0	41,4	5,0 / 4,8
Auf dem motorisierten Zweirad ohne Helm oder Schutzkleidung ^a	PG	851	2,5	2,7	5,1	7,4	16,5	65,9	6,0 / 5,3
	KG	746	3,1	3,1	8,6	11,7	23,2	50,4	6,0 / 5,0
	Insg.	1.597	2,8	2,9	6,7	9,4	19,6	58,7	6,0 / 5,2
Wenn die Sehfähigkeit eingeschränkt ist	PG	2.954	2,2	2,7	6,3	13,0	28,5	47,4	6,0 / 5,3
	KG	1.581	2,3	3,2	6,4	13,0	26,5	48,7	5,0 / 5,0
	Insg.	4.535	2,2	2,9	6,3	13,0	27,8	47,8	6,0 / 5,2
Wenn man das Handy / Smartphone nutzt	PG	2.958	2,6	2,4	6,1	11,8	22,4	54,6	6,0 / 5,1
	KG	1.592	2,4	3,1	6,7	12,1	22,6	53,1	6,0 / 5,1
	Insg.	4.550	2,5	2,7	6,3	11,9	22,5	54,1	6,0 / 5,1
Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit	PG	2.962	3,4	5,6	10,6	18,9	29,2	32,3	5,0 / 4,6
	KG	1.595	3,1	6,5	11,7	20,6	27,2	31,0	5,0 / 4,6
	Insg.	4.557	3,3	5,9	11,0	19,5	28,5	31,8	5,0 / 4,6

^a Das Item wurde nach Beginn der Feldphase in zwei separate Items aufgeteilt und enthält daher nur Angaben von mit Papier-Fragebogen Befragten sowie Teilen derjenigen Personen, die den Online-Fragebogen ausgefüllt haben;

^b Das Item wurde erst nach Beginn der Feldphase eingeführt und enthält daher nur Angaben von Teilen der Befragten;

Tab. 6-1b: Prüf- und Kontrollgruppe: Gefährdungseinschätzung potenziell kritischer Fahrsituationen; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 25) (Teil 2 von 2)

Signifikante Unterschiede in den relevanten Subgruppen der Befragten bestehen vor allem zwischen Männern und Frauen: Erstere schätzen sämtliche vorgelegten Fahrsituationen, mit Ausnahme des Fahrens in der Gruppe, als signifikant weniger gefährlich ein als ihre weiblichen Pendants. Zudem können die folgenden weiteren Effekte unter den nach relevanten Merkmalen differenzierten Personen in der Stichprobe ausgemacht werden:

- Mit zunehmendem Alter schätzen die Befragten sieben der 18 untersuchten Verkehrssituationen als signifikant gefährlicher ein. Möglicherweise zeigt sich hier ein abnehmendes Jugendlichkeitsrisiko unter den Befragten, so dass mit fortschreitendem Lebensalter der Jugendlichen und jungen Erwachsenen die Sorglosigkeit hinsichtlich potenziell kritischer Verkehrssituationen abnimmt.
- Auszubildende zeichnen sich im Vergleich mit Schülern durch geringer ausgeprägte Gefährdungseinschätzungen in vier der 18 vorgelegten Items aus.
- Ein ambivalentes Bild zeigt sich beim Vergleich der Befragten hinsichtlich ihrer Schulbildung: Personen, die das (Fach-)Abitur anstreben oder erworben haben, schätzen das Fahren auf Landstraßen, und wenn man als Gruppe unterwegs ist, als weniger gefährlich ein, als Befragte mit einem Schulabschluss bis einschließlich der Mittleren Reife. Letztere sehen dagegen das Fahren nach dem Konsum von Alkohol, mit einem technisch mangelhaften Fahrzeug, auf dem motorisierten Zweirad ohne Helm bzw. ohne Helm oder Schutzkleidung sowie bei eingeschränkter Sehfähigkeit als weniger problematisch an.

Einflussgröße	Abhängige Variable: Gefährdungseinschätzung potenziell kritischer Fahrsituationen					
	Bei schlechtem Wetter	Bei Dunkelheit	Auf Landstraßen	Mit dem mot. Zweirad tagsüber ohne Licht	Kurven schneiden	Bei schlechten Straßenverhältnissen
Gruppenzugehörigkeit: Prüfgruppe	+	+	+	+	+	+
Geschlecht: Männlich	-	-	-	-	-	-
Alter	+	+	+	+	+	+
Ausbildungsstatus: In Ausbildung	+	-	+	+	-	-
Schulabschluss: (Fach-)Abitur	-	-	-	-	+	-
Region: Neue Bundesländer	+	+	-	+	+	+
Migrationshintergrund	+	+	+	+	-	+
Derzeit in Fahrausbildung	+	+	+	+	+	+
Nutzung motorisierter Zweiräder: Mindestens mehrmals im Monat	-	-	-	+	-	+
Nutzung Pkw: Mindestens mehrmals im Monat	-	-	-	+	+	-
n	3.794	3.783	3.771	3.751	3.757	3.755

Ein „+“ kennzeichnet einen positiven Zusammenhang zwischen der jeweiligen Einflussgröße und der angegebenen Gefährdungseinschätzung, ein „-“ kennzeichnet umgekehrt einen negativen Zusammenhang;

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an;

Lesebeispiel zum Item „Bei schlechtem Wetter“: Angehörige der Prüfgruppe schätzen die vorgelegte Situation als gefährlicher ein als Angehörige der Kontrollgruppe. Dieser Effekt ist statistisch nicht signifikant. Mit zunehmendem Alter wird die benannte Situation als gefährlicher eingeschätzt. Dieser Einfluss erweist sich als statistisch signifikant.

Tab. 6-2a: Zusammenfassung der Regressionsanalysen zur Gefährdungseinschätzung potenziell kritischer Fahrsituationen; Befragungszeitpunkt t_0 (Teil 1 von 3)

Einflussgröße	Abhängige Variable: Gefährdungseinschätzung potenziell kritischer Fahrsituationen					
	Bei Müdigkeit	Nach Alkoholkonsum	Unter Zeitdruck	Nach aufregendem oder belastendem Erlebnis	Fahrzeug technisch nicht in Ordnung	Wenn man als Gruppe unterwegs ist
Gruppenzugehörigkeit: Prüfgruppe	-	-	-	-	-	+
Geschlecht: Männlich	-	-	-	-	-	-
Alter	+	+	+	+	+	+
Ausbildungsstatus: In Ausbildung	-	-	-	-	-	-
Schulabschluss: (Fach-)Abitur	+	+	-	-	+	-
Region: Neue Bundesländer	+	+	+	+	+	-
Migrationshintergrund	+	-	+	+	-	+
Derzeit in Fahrausbildung	+	+	+	+	+	+
Nutzung motorisierter Zweiräder: Mindestens mehrmals im Monat	-	-	-	+	-	-
Nutzung Pkw: Mindestens mehrmals im Monat	-	-	-	+	+	-
n	3.768	3.768	3.769	3.774	3.763	3.776

Ein „+“ kennzeichnet einen positiven Zusammenhang zwischen der jeweiligen Einflussgröße und der angegebenen Gefährdungseinschätzung, ein „-“ kennzeichnet umgekehrt einen negativen Zusammenhang.

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Lesebeispiel zum Item „Bei Müdigkeit“: Angehörige der Prüfgruppe schätzen die vorgelegte Situation als weniger gefährlich ein als Angehörige der Kontrollgruppe. Dieser Effekt ist statistisch nicht signifikant. Mit zunehmendem Alter wird die benannte Situation als gefährlicher eingeschätzt. Dieser Einfluss erweist sich als statistisch signifikant.

Tab. 6-2b: Zusammenfassung der Regressionsanalysen zur Gefährdungseinschätzung potenziell kritischer Fahrsituationen; Befragungszeitpunkt t_0 (Teil 2 von 3)

Einflussgröße	Abhängige Variable: Gefährdungseinschätzung potenziell kritischer Fahrsituationen					
	Auf dem motorisierten Zweirad ohne Helm	Auf dem motorisierten Zweirad ohne Schutzkleidung	Auf dem mot. Zweirad ohne Helm oder Schutzkleidung	Wenn die Sehfähigkeit eingeschränkt ist	Wenn man das Handy / Smartphone nutzt	Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit
Gruppenzugehörigkeit: Prüfgruppe	-	+	+	-	-	+
Geschlecht: Männlich	-	-	-	-	-	-
Alter	+	+	+	+	-	+
Ausbildungsstatus: In Ausbildung	-	-	-	-	-	-
Schulabschluss: (Fach-)Abitur	+	+	+	+	+	-
Region: Neue Bundesländer	+	-	+	+	+	+
Migrationshintergrund	-	-	-	-	-	+
Derzeit in Fahrausbildung	+	+	+	+	+	+
Nutzung motorisierter Zweiräder: Mindestens mehrmals im Monat	+	-	+	-	-	-
Nutzung Pkw: Mindestens mehrmals im Monat	+	+	+	+	-	-
n	2.519	2.480	1.240	3.761	3.767	3.772

Ein „+“ kennzeichnet einen positiven Zusammenhang zwischen der jeweiligen Einflussgröße und der angegebenen Gefährdungseinschätzung, ein „-“ kennzeichnet umgekehrt einen negativen Zusammenhang;

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an;

Lesebeispiel zum Item „Auf dem motorisierten Zweirad ohne Helm“: Angehörige der Prüfgruppe schätzen die vorgelegte Situation als weniger gefährlich ein als Angehörige der Kontrollgruppe. Dieser Effekt ist statistisch nicht signifikant. Mit zunehmendem Alter wird die benannte Situation als gefährlicher eingeschätzt. Dieser Einfluss erweist sich ebenfalls als statistisch nicht signifikant;

Tab. 6-2c: Zusammenfassung der Regressionsanalysen zur Gefährdungseinschätzung potenziell kritischer Fahrsituationen; Befragungszeitpunkt t_0 (Teil 3 von 3)

- Befragte aus den neuen Bundesländern schätzen das Gefährdungspotential von sechs der vorgelegten Fahrsituationen höher ein als Befragte aus den alten Bundesländern. Der umgekehrte Fall tritt dagegen lediglich bezüglich des Fahrens auf Landstraßen auf.
 - Personen mit Migrationshintergrund zeigen im Vergleich mit den übrigen Befragten in vier Items eine erhöhte und in fünf Items eine reduzierte Einschätzung des Gefährdungspotentials potenziell kritischer Fahrsituationen.
 - Eine derzeitige Fahrausbildung scheint einen stark sensibilisierenden Effekt auf die Jugendlichen und jungen Erwachsenen auszuüben: Personen, die zum Zeitpunkt der Befragung eine Fahrschule besuchen, geben im Vergleich zu Befragten, bei denen dies nicht der Fall ist, für dreizehn von achtzehn betrachteten Items eine signifikant erhöhte Gefährdungseinschätzung ab.
 - Regelmäßige Nutzer motorisierter Zweiräder äußern für fünf der vorgelegten Fahrsituationen eine geringere Gefährdungseinschätzung als Personen, die nie oder nur sehr selten Mofa, Moped oder Motorrad fahren. Als gefährlicher als andere Befragte schätzen die Zweiradfahrer lediglich das Fahren bei schlechten Straßenverhältnissen ein.
 - Für Befragte, die regelmäßig Auto fahren, zeigt sich in der vorliegenden Stichprobe schließlich ein ambivalentes Bild: Diese geben zwar in zehn Items eine geringere Gefährdungseinschätzung an als Personen, die nie oder nur sehr selten einen Pkw nutzen. Für fünf der erfassten Fahrsituationen treten jedoch auch gegenteilige Effekte auf.
- Die berichteten, statistisch signifikanten Zusammenhänge übersteigen in ihrer Effektstärke bis auf wenige Ausnahmen nicht den Wert 0,2 (standardisierte Regressionskoeffizienten). Etwas größere Effekte ergeben sich lediglich beim Vergleich von Männern und Frauen hinsichtlich ihrer Gefährdungseinschätzungen zum Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit und der Nutzung eines technisch mangelhaften Fahrzeugs (vgl. Anhang VIII, Tab. A6-2a, Tab. A6-2b, Tab. A6-2c).

Prüfgruppe: Veränderung der Gefährdungseinschätzung zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_1

Hinsichtlich der kurzfristigen Wirkung auf die Gefährdungseinschätzungen der Befragten kann AjF eine erfolgreiche Sensibilisierung der Jugendlichen und jungen Erwachsenen bescheinigt werden (vgl. Tab. 6-3): In zehn der 17 betrachteten Items und damit für mehr als die Hälfte der vorgelegten Fahrsituationen erhöht sich die Gefährdungseinschätzung in der Prüfgruppe zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_1 signifikant. Für die betreffenden Fahrsituationen nehmen also anteilig mehr Befragte eine Erhöhung ihrer Angabe zur wahrgenommenen Gefährdung vor, als dies auf Reduktionen in der ab-

hängigen Variable zutrifft (vgl. Bild 6-1). Unter denjenigen Items, bei denen signifikante Erhöhungen beobachtet werden können, befinden sich weiterhin auch die von den Befragten zum Zeitpunkt t_0 noch als relativ ungefährlich eingestuft Situationen des Fahrens in der Gruppe, bei Dunkelheit und auf Landstraßen. Es ist also anzunehmen, dass die AjF-Teilnehmer durch die Angebote am Aktionstag auf von ihnen zuvor nicht bewusst wahrgenommene Gefährdungspotentiale aufmerksam gemacht worden sind. Bei den berichteten Zusammenhängen handelt es sich ausnahmslos um kleine oder sehr kleine Effekte.

Gefährdungseinschätzung potenziell kritischer Fahrsituationen ^a	n	Zentrale Maße in W_0 für die in W_1 aktiven Panelteilnehmer	Zentrale Maße in W_1	Zentrale Maße der intraindividuellen Veränderungen	Effektstärke der Veränderung
		Median / MW ^b			
Bei schlechtem Wetter	525	4,2	4,4	0,2	0,2
Bei Dunkelheit	525	3,6	3,9	0,3	0,2
Auf Landstraßen	521	2,4	2,8	0,4	0,3
Mit dem mot. Zweirad tagsüber ohne Licht	520	3,2	3,5	0,3	0,2
Kurven schneiden	518	5,0	5,2	0,2	0,1
Bei schlechten Straßenverhältnissen	520	4,1	4,3	0,3	0,2
Bei Müdigkeit	523	4,9	4,9	0,0	0,0
Nach Alkoholkonsum	522	6,0 / 5,7	6,0 / 5,7	0,0 / -0,0	0,1
Unter Zeitdruck	518	4,6	4,6	-0,0	0,0
Aufregende oder belastende Erlebnisse	523	4,2	4,5	0,2	0,2
Fahrzeug technisch nicht in Ordnung	522	6,0 / 5,4	6,0 / 5,4	0,0 / 0,0	0,0
Wenn man als Gruppe unterwegs ist	518	2,7	3,0	0,3	0,3
Auf dem mot. Zweirad ohne Helm	416	6,0 / 5,6	6,0 / 5,7	0,0 / 0,1	0,2
Auf dem mot. Zweirad ohne Schutzkleidung	410	4,9	5,0	0,1	0,1
Wenn die Sehfähigkeit eingeschränkt ist	521	5,3	5,4	0,0 / 0,1	0,2
Wenn man das Handy / Smartphone nutzt	523	6,0 / 5,4	6,0 / 5,5	0,0 / 0,1	0,2
Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit	524	4,9	4,9	0,0 / -0,0	0,0

^a Antwortkategorien: 1 = „Überhaupt nicht gefährlich“, 6 = „Sehr gefährlich“. Die Werte „2“ bis „5“ stellen Abstufungen dieser Extreme dar;

^b Ausschließlich der Mittelwert (MW) wird angegeben, wenn die Verteilung der Variablen annähernd normalverteilt ist;

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen W_0 und W_1 an;

Tab. 6-3: Prüfgruppe: Zentrale Maße zur Veränderung der Gefährdungseinschätzung potenziell kritischer Fahrsituationen zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_1

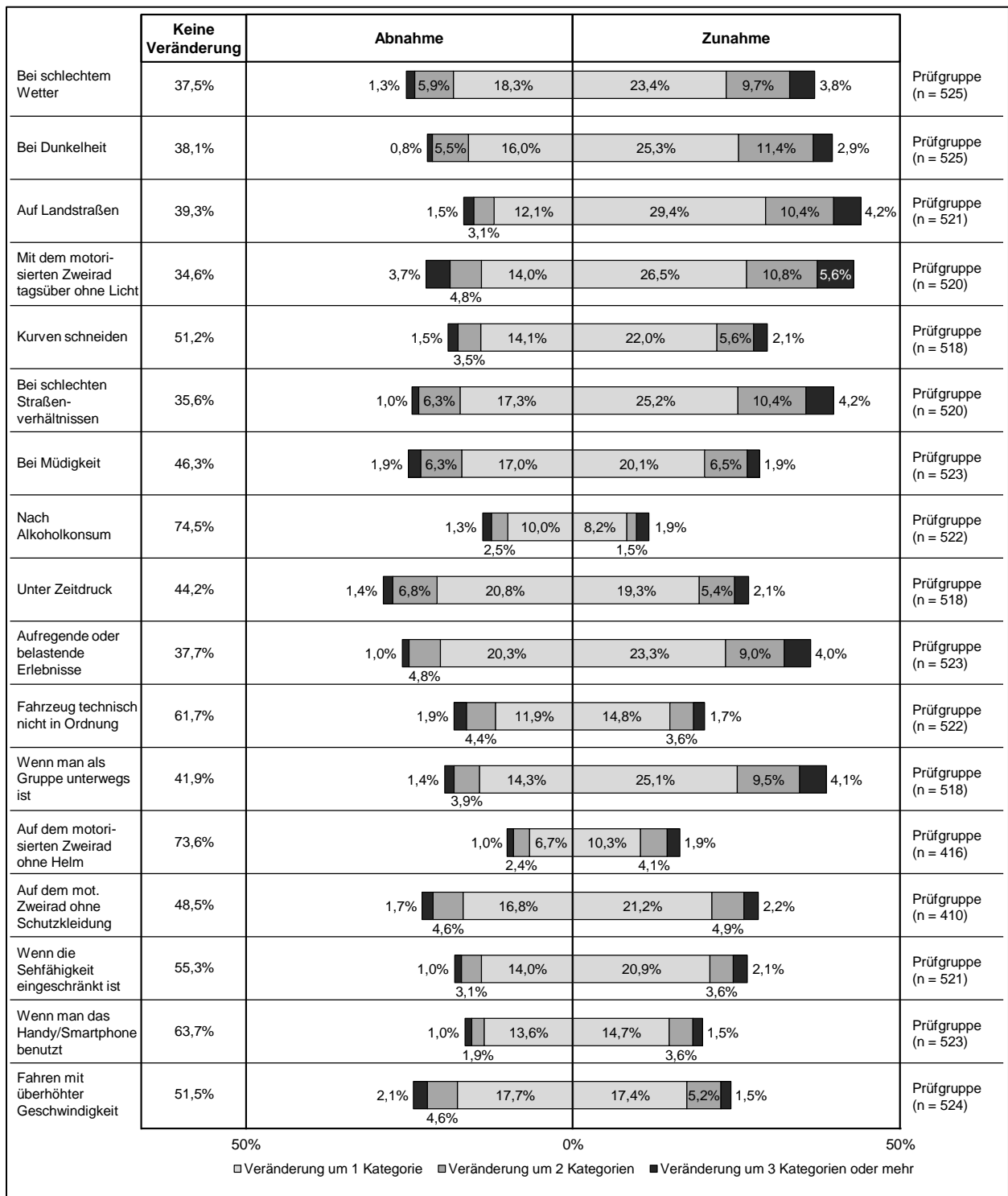


Bild 6-1: Prüfgruppe: Kategorisierte Veränderungen der Angaben zur Gefährdungseinschätzung potenziell kritischer Fahrsituationen zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_1

Veränderung der Gefährdungseinschätzung zwischen den Befragungszeitpunkten t_0 und t_2

In der langfristigen Betrachtung zwischen Basisbefragung und zweiter Nachbefragung können in der Prüfgruppe für acht der 17 betrachteten Items sig-

nifikante Erhöhungen der angegebenen Gefährdungseinschätzungen berichtet werden (vgl. Tab. 6-4a und Tab. 6-4b). Für die entsprechenden Fahrsituationen nehmen also zum Zeitpunkt t_2 anteilig mehr Personen eine Erhöhung ihrer Antwortangabe aus t_0 vor, als Korrekturen der Antworten

aus der Basisbefragung im Sinne einer geringeren Gefährdungseinschätzung beobachtet werden können (vgl. Bild 6-2a und Bild 6-2b). Allerdings erweist sich die Entwicklung in der Prüfgruppe lediglich für drei Items als signifikant von derjenigen in der Kontrollgruppe verschieden (vgl. Tab. 6-4a und Tab. 6-4b). Bei einem Großteil der aufgetretenen Veränderungen scheint es sich also um Lerneffekte zu handeln, die im Zeitverlauf auch unabhängig von der Teilnahme an AjF auftreten kön-

nen, z. B. weil die Befragten zunehmend Fahrerfahrung sammeln und so ihre Einschätzungen im Verlauf ihrer Fahrkarriere immer weiter an die Realität anpassen oder weil die Jugendlichen und jungen Erwachsenen durch die wiederholten Befragungen sensibilisiert worden sind.

Diejenigen Items, für die eine signifikant unterschiedliche Entwicklung in den Untersuchungsgruppen auftritt, sollen im Folgenden separat voneinander betrachtet werden:

Gefährdungseinschätzung potenziell kritischer Fahrsituationen ^a	n	Zentrale Maße in W ₀ für die in W ₂ aktiven Panneteilnehmer	Zentrale Maße in W ₂	Zentrale Maße der intraindividuellen Veränderungen	Effektstärke der Veränderung	Bereinigter PG- / KG-Vergleich der Veränderung zwischen W ₀ und W ₂ ^c
		Median / MW ^b			Cohens d	
Bei schlechtem Wetter	PG	422	4,2	4,4	0,2	n.s.
	KG	419	4,0	4,2	0,2	
Bei Dunkelheit	PG	422	3,5	3,9	0,4	n.s.
	KG	417	3,3	3,6	0,2	
Auf Landstraßen	PG	419	2,4	2,9	0,5	n.s.
	KG	412	2,4	2,7	0,3	
Mit dem motorisierten Zweirad tagsüber ohne Licht	PG	417	3,2	3,7	0,5	sig.
	KG	413	2,9	3,3	0,4	
Kurven schneiden	PG	418	5,0	5,1	0,2	n.s.
	KG	417	4,9	5,1	0,2	
Bei schlechten Straßenverhältnissen	PG	418	4,1	4,3	0,2	n.s.
	KG	414	4,1	4,2	0,1	
Bei Müdigkeit	PG	421	4,9	4,9	0,0	n.s.
	KG	415	4,7	4,8	0,0	
Nach Alkoholkonsum	PG	420	6,0 / 5,7	6,0 / 5,7	0,0 / 0,0	n.s.
	KG	417	6,0 / 5,5	6,0 / 5,6	0,0 / 0,1	
Unter Zeitdruck	PG	422	4,6	4,6	-0,0	n.s.
	KG	418	4,5	4,5	-0,0	

^a Antwortkategorien: 1 = „Überhaupt nicht gefährlich“, 6 = „Sehr gefährlich“. Die Werte „2“ bis „5“ stellen Abstufungen dieser Extreme dar;

^b Ausschließlich der Mittelwert (MW) wird angegeben, wenn die Verteilung der Variablen annähernd normalverteilt ist;

^c Regressionsanalysen; abhängige Variable: Veränderung der Angaben zur Gefährdungseinschätzung kritischer Fahrsituationen zwischen W₀ und W₂; zentrale unabhängige Variable: Zugehörigkeit zur Prüfgruppe; Kontrollvariablen: Alter, Geschlecht, Ausbildungsstatus, Schulabschluss, Bundesland, Migrationshintergrund, derzeitige Fahrausbildung, Nutzungshäufigkeit von Pkw und motorisierten Zweirädern;

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen W₀ und W₂ bzw. zwischen Prüf- und Kontrollgruppe an;

Tab. 6-4a: Prüf- und Kontrollgruppe: Veränderung der Angaben zur Gefährdungseinschätzung potenziell kritischer Fahrsituationen zwischen den Zeitpunkten t₀ und t₂ (Teil 1 von 2)

- In der Prüfgruppe erhöht sich für die Fahrsituation des Führens eines motorisierten Zweirads tagsüber ohne Licht die Gefährdungseinschätzung stärker als in der Kontrollgruppe. Hier ist also eine verstärkte Sensibilisierung der AjF-Teilnehmer zu erkennen.
- Im Fall des Fahrens ohne Schutzkleidung erhöht sich dagegen die Gefährdungseinschätzung in der Kontrollgruppe langfristig stärker als diejenige der Prüfgruppe. Hier kann somit kein sensibilisierender Effekt der Veranstaltungsteilnahme unterstellt werden.
- Für das Führen eines motorisierten Zweirads ohne Helm beruht die unterschiedliche Entwicklung der beiden Untersuchungsgruppen auf einer stark abnehmenden Gefährdungseinschätzung in der Kontrollgruppe, die für die AjF-Teilnehmer nicht zu verzeichnen ist. Möglicherweise wird die Prüfgruppe durch ihre Teilnahme am betrachteten Zielgruppenprogramm also daran gehindert, im Zeitverlauf eine geringere Gefährdung durch das Führen eines motorisierten Zweirads ohne Helm wahrzunehmen.

Gefährdungseinschätzung potenziell kritischer Fahrsituationen ^a		n	Zentrale Maße in W ₀ für die in W ₂ aktiven Panneteilnehmer	Zentrale Maße in W ₂	Zentrale Maße der intraindividuellen Veränderungen	Effektstärke der Veränderung	(Bereinigter) PG- / KG-Vergleich der Veränderung zwischen W ₀ und W ₂ ^c
			Median / MW ^b			Cohens d	
Aufregende oder belastende Erlebnisse	PG	419	4,3	4,4	0,1	0,1	n.s.
	KG	416	4,2	4,3	0,1	0,1	
Fahrzeug technisch nicht in Ordnung	PG	422	6,0 / 5,4	6,0 / 5,4	0,0 / 0,0	0,1	n.s.
	KG	413	6,0 / 5,4	6,0 / 5,4	0,0 / 0,0	0,0	
Wenn man als Gruppe unterwegs ist	PG	421	2,8	3,0	0,1	0,1	n.s.
	KG	418	2,7	2,9	0,1	0,1	
Auf dem motorisierten Zweirad ohne Helm	PG	327	6,0 / 5,7	6,0 / 5,7	0,0 / 0,0	0,1	sig. ^d
	KG	239	6,0 / 5,6	5,2	0,0 / -0,4	0,7	
Auf dem motorisierten Zweirad ohne Schutzkleidung	PG	324	5,0	5,1	0,0 / 0,1	0,1	sig.
	KG	235	5,0	6,0 / 5,7	0,8	1,3	
Wenn die Sehfähigkeit eingeschränkt ist	PG	419	5,3	5,3	0,0 / 0,0	0,0	n.s.
	KG	416	6,0 / 5,2	5,2	0,0 / 0,0	0,0	
Wenn man das Handy / Smartphone nutzt	PG	420	6,0 / 5,5	6,0 / 5,5	0,0 / 0,0	0,0	n.s.
	KG	415	6,0 / 5,2	6,0 / 5,3	0,0 / 0,1	0,1	
Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit	PG	421	4,9	4,9	0,0 / -0,0	0,0	n.s.
	KG	417	4,6	4,6	-0,0	0,0	

^a Antwortkategorien: 1 = „Überhaupt nicht gefährlich“, 6 = „Sehr gefährlich“. Die Werte „2“ bis „5“ stellen Abstufungen dieser Extreme dar;

^b Ausschließlich der Mittelwert (MW) wird angegeben, wenn die Verteilung der Variablen annähernd normalverteilt ist;

^c Regressionsanalysen; abhängige Variable: Veränderung der Angaben zur Gefährdungseinschätzung kritischer Fahrsituationen zwischen W₀ und W₂; zentrale unabhängige Variable: Zugehörigkeit zur Prüfgruppe; Kontrollvariablen: Alter, Geschlecht, Ausbildungsstatus, Schulabschluss, Bundesland, Migrationshintergrund, derzeitige Fahrausbildung, Nutzungshäufigkeit von Pkw und motorisierten Zweirädern;

^d Aufgrund einer zu geringen Varianz in der Veränderung zwischen W₀ und W₂ wurde die Signifikanz des Prüf- / Kontrollgruppenvergleichs anhand eines Mann-Whitney-U-Test mit der Veränderung zwischen W₀ und W₂ als abhängiger und der Zugehörigkeit zu Prüf- oder Kontrollgruppe als unabhängiger Variable getestet;

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen W₀ und W₂ bzw. zwischen Prüf- und Kontrollgruppe an;

Tab. 6-4b: Prüf- und Kontrollgruppe: Veränderung der Angaben zur Gefährdungseinschätzung potenziell kritischer Fahrsituationen zwischen den Zeitpunkten t₀ und t₂ (Teil 2 von 2)

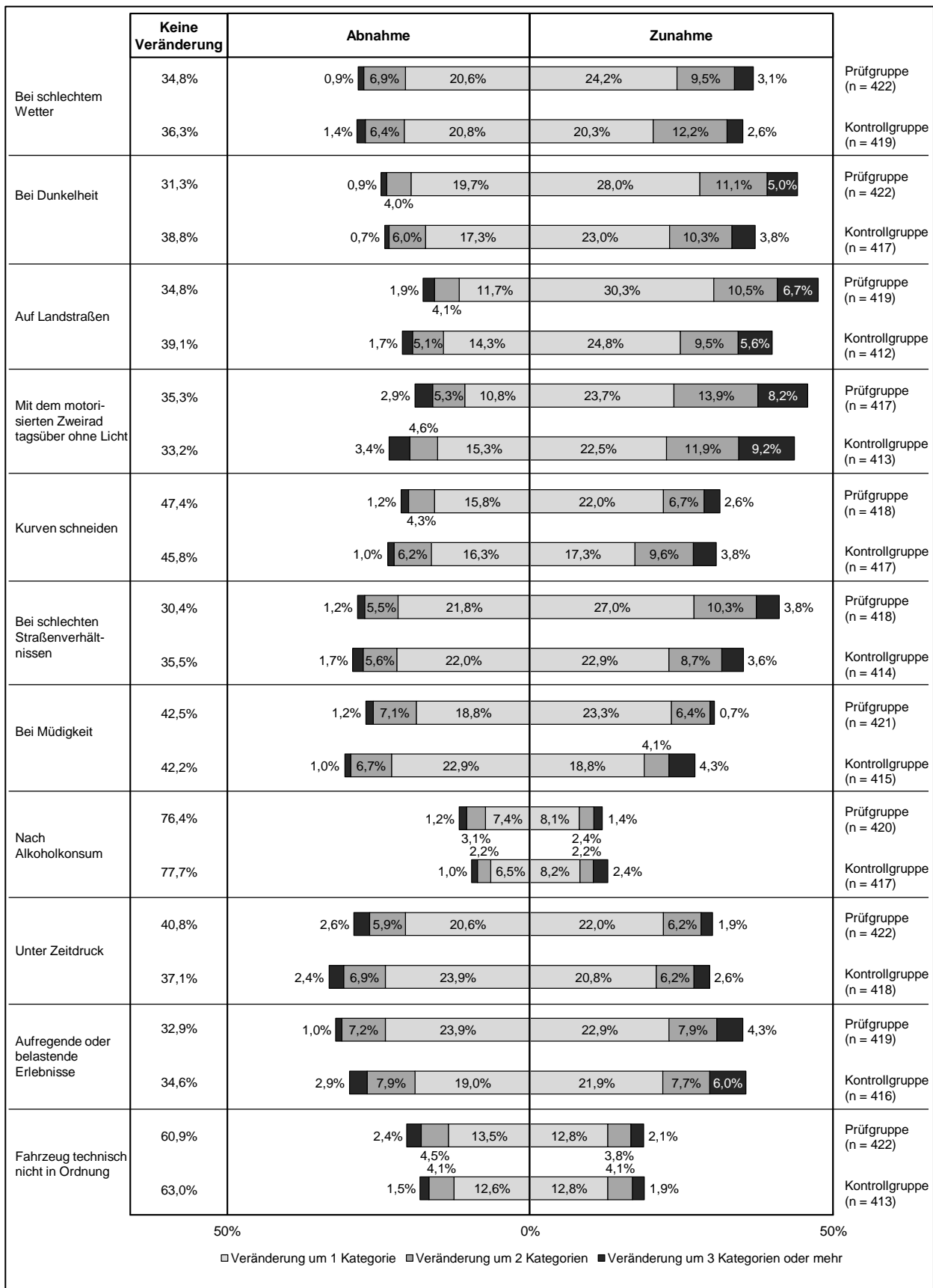


Bild 6-2a: Prüf- und Kontrollgruppe: Kategorisierte Veränderungen der Angaben zur Gefährdungseinschätzung kritischer Fahrsituationen zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_2 (Teil 1 von 2)

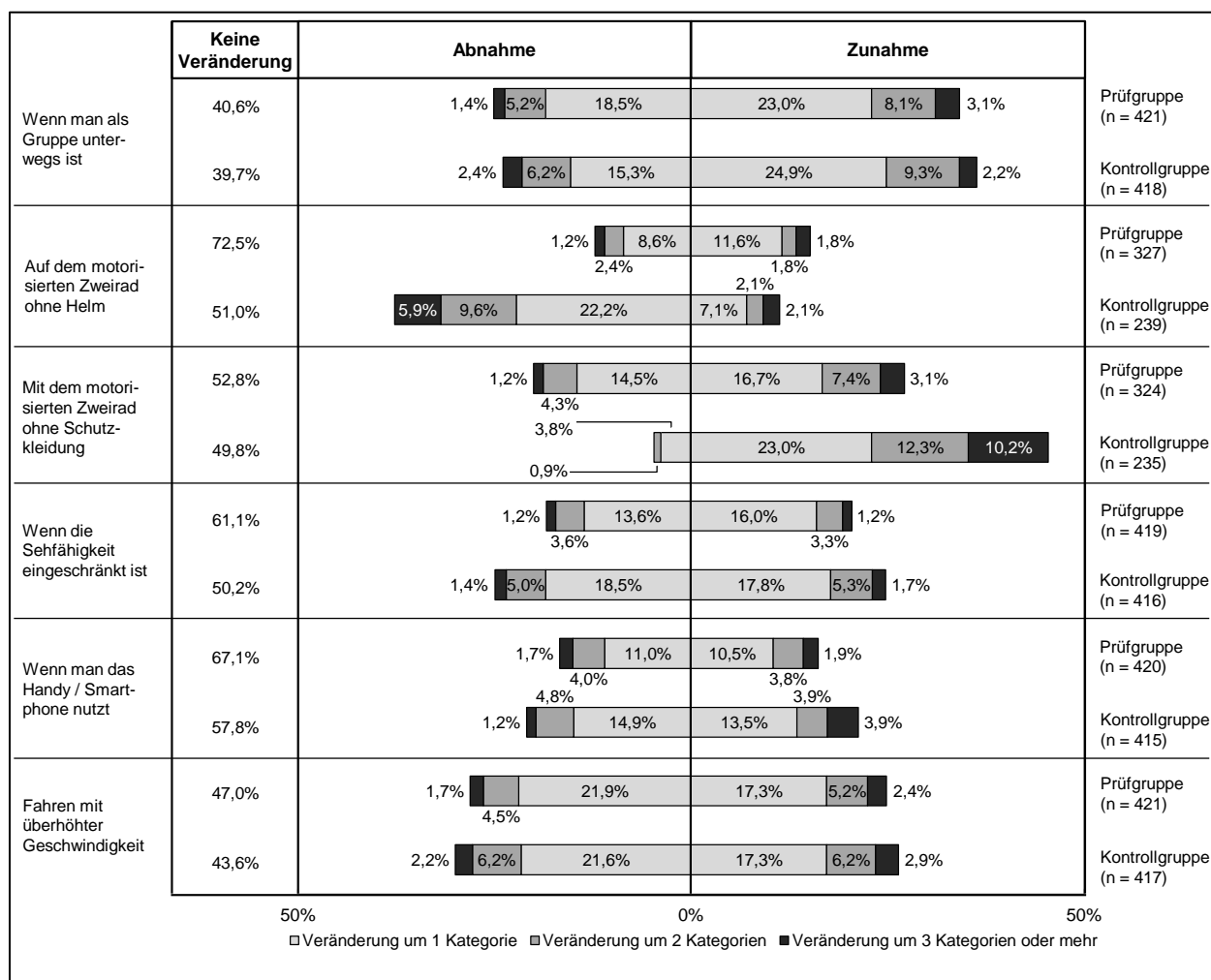


Bild 6-2b: Prüf- und Kontrollgruppe: Kategorisierte Veränderungen der Angaben zur Gefährdungseinschätzung kritischer Fahrsituationen zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_2 (Teil 2 von 2)

In der Zusammenschau der dargelegten Befunde erscheint es verwunderlich, dass ausschließlich in denjenigen Items, die sich mit dem Fahren von motorisierten Zweirädern beschäftigen, eine unterschiedliche Entwicklung der Untersuchungsgruppen beobachtet werden kann. Schließlich wird die Verkehrsteilnahme mit Mofa, Moped oder Motorrad im Rahmen von AjF im Vergleich mit anderen Themen (Alkohol, Geschwindigkeit, Bremsweg) relativ selten thematisiert.⁶⁸

Die Betrachtung der Effektstärken zu den nachgewiesenen Zusammenhängen innerhalb der Untersuchungsgruppen offenbart, dass sich diese beinahe ausschließlich im Bereich kleiner oder sehr kleiner Effekte bewegen. Die einzige Ausnahme

bildet hierbei das Fahren auf dem motorisierten Zweirad ohne Helm, für das sich in der Kontrollgruppe ein Cohens d von 0,7 errechnet. Die langfristige Veränderung der Nichtteilnehmer an AjF in diesem Item bedingt also eine mittlere Effektstärke. Zudem errechnen sich auch für die Unterschiede zwischen den Untersuchungsgruppen mit Ausnahme des Fahrens auf dem motorisierten Zweirad ohne Helm, das eine mittlere Effektstärke (Cohens d) von 0,5 aufweist (vgl. Tab. Anhang VIII, A6-4-eff), ausnahmslos sehr geringe Effektstärken (vgl. Anhang VIII, Tab. A6-4a, Tab. A6-4b, Tab. A6-4c).

Subjektiv wahrgenommene, selbstberichtete Veränderungen zur Gefahrensensibilisierung

Zur Ergänzung der Betrachtung der item-basierten quantitativen Analysen zur Gefahrensensibilisierung soll zum Abschluss dieses Abschnitts der Blick auch auf die subjektiv wahrgenommenen,

⁶⁸ Dieser Befund könnte damit im Zusammenhang stehen, dass unter den Panelteilnehmern der zweiten Nachbefragung im Vergleich zur Kontrollgruppe eine signifikant häufigere Angabe von Fahrerlaubnissen für motorisierte Zweiräder in der Prüfgruppe festzustellen ist.

selbstberichteten Veränderungen der Gefahrensensibilisierung der Befragten in Bezug auf die enumerierten Verhaltenssituationen gelenkt werden. Diese Einschätzung wurde zum Zeitpunkt t_2 mithilfe einer Einfachauswahl mit fünf Abstufungen unter den Jugendlichen aus Prüf- und Kontrollgruppe abgefragt.⁶⁹

Im Vergleich mit der quantitativen Entwicklung zwischen Basisbefragung und zweiter Nachbefragung tritt im Fall der selbstberichteten Veränderungen ein deutlich stärker ausgeprägter Prüf- / Kontrollgruppenunterschied zutage (vgl. Tab. 6-5):

Selbstberichtete Veränderungen zur Gefahrensensibilisierung	PG	KG	Gesamt
	%		
Wahrnehmung vieler Situationen als gefährlicher	17,2	8,1	12,9
Wahrnehmung einiger Situationen als gefährlicher	36,6	20,7	29,0
Keine Veränderung	44,7	64,0	53,9
Wahrnehmung einiger Situationen als weniger gefährlich	0,9	6,9	3,8
Wahrnehmung vieler Situationen als weniger gefährlich	0,7	0,2	0,5
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	459	420	879

Tab. 6-5: Prüf- und Kontrollgruppe: Selbstberichtete Veränderungen zur Gefahrensensibilisierung; Befragungszeitpunkt t_2 (Frage 13)

So zeigt sich unter den AjF-Teilnehmern zum einen mit mehr als der Hälfte der Befragten ein deutlich größerer Anteil an Personen, der Veränderungen der Gefahrensensibilisierung berichtet, als in der Kontrollgruppe, wo der entsprechende Anteil lediglich etwas mehr als ein Drittel der Befragten umfasst. Und zum anderen deuten die selbstberichteten Veränderungen in der Prüfgruppe anteilig auch häufiger in Richtung einer stärkeren Gefahrensensibilisierung zum Zeitpunkt t_2 . Konkret berichten 53,8 % der Prüfgruppenangehörigen, infolge des AjF-Aktionstages nun „einige“ oder sogar „viele“ der dargelegten Fahrsituationen als gefährlicher wahrzunehmen und nur 1,6 % der Befragten schätzen „einige“ bzw. „viele“ der vorgelegten Situationen aufgrund dessen als weniger gefährlich ein. In der Kontrollgruppe finden sich dagegen nur 28,8 % der Befragten, die eine höhere Gefähr-

dungswahrnehmung berichten, denen zudem 7,1 % der Befragten gegenüberstehen, die „einige“ oder „viele“ der vorgelegten Verkehrssituationen zum Zeitpunkt t_2 als weniger gefährlich einstufen. Dementsprechend errechnet sich ein statistisch signifikanter Zusammenhang zwischen den Untersuchungsgruppen.⁷⁰ Die Effektstärke (Cramers V) beträgt hierbei 0,3, so dass ein kleiner Effekt der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit ausgemacht werden kann (vgl. Anhang VIII, Tab. A6-5).

6.2 Einstellungen zur Normeinhaltung

Ein weiterer Aspekt der im Zuge der Untersuchung der Gefahrensensibilisierung behandelt werden soll, stellen Einstellungen der Jugendlichen und jungen Erwachsenen zur Normeinhaltung im Straßenverkehr dar. Diese wurden in der vorliegenden Evaluation anhand einer Fragenbatterie mit neun Aussagen operationalisiert. Dabei wurden die Items „Beim Fahren sollte man immer nach möglichen Gefahren Ausschau halten, vorausschauend fahren“, „Schneller als man denkt, kann man in einen Unfall verwickelt sein“, „Die Null-Promille-Grenze für Fahranfänger finde ich gut“ und „Auch nach einem Joint kann man noch sicher fahren“ aufgrund ihres allgemeinen Charakters sowohl Fahrern als auch Mitfahrern vorgelegt. Die restlichen, in der Fragenbatterie abgebildeten Aussagen weisen dagegen einen direkten Bezug zum eigenen Fahrverhalten auf und können daher von Jugendlichen, die noch nicht über eine Fahrerlaubnis verfügen, nicht valide beantwortet werden. Aus diesem Grund wurden die betreffenden Items ausschließlich solchen Jugendlichen vorgelegt, die bereits selbst als motorisierte Verkehrsteilnehmer in Erscheinung treten können. Die Zustimmung zu den dargelegten Sachverhalten wurde mit einer sechsstufigen Likert-Skala mit den verbalisierten Endpunkten „Stimme überhaupt nicht zu“ (Wert „1“) und „Stimme voll und ganz zu“ (Wert „6“) festgehalten.

Häufigkeitsverteilung zum Zeitpunkt t_0

Bei der Betrachtung der Antworten in Prüf- und Kontrollgruppe zum Zeitpunkt der Basisbefragung fällt Folgendes auf (vgl. Tab. 6-6):

⁶⁹ Bei der Befragung der Prüfgruppe wurde dabei ein Bezug zum Aktionstag hergestellt, während in der Kontrollgruppe allgemein aufgetretene Veränderungen innerhalb der letzten zwei Monate thematisiert wurden.

⁷⁰ Für die Signifikanzprüfung wurden die Kategorien „Ja, ich schätze jetzt einige dieser Situationen als gefährlicher ein“ und „Ja, ich schätze jetzt viele dieser Situationen als gefährlicher ein“ aufgrund einer zu geringen erwarteten Häufigkeit zu einer Kategorie zusammengefasst.

In den Items „Beim Fahren sollte man immer nach möglichen Gefahren Ausschau halten, vorausschauend fahren“, „Schneller als man denkt, kann man in einen Unfall verwickelt sein“ und „Die Null-Promille-Grenze für Fahranfänger finde ich gut“ liegen die Maße der zentralen Tendenz jeweils zwischen der zweithöchsten und der höchsten Antwortkategorie, es zeigt sich also eine ausgesprochen hohe Zustimmung der Jugendlichen und

jugen Erwachsenen zu den vorgelegten Aussagen. Hinsichtlich der Behauptung, auch nach einem Joint könne man noch sicher fahren, finden sich dagegen in beiden Untersuchungsgruppen nur wenige Befragte, die diese Aussage nicht mit der stärksten oder zweitstärksten Ablehnung beantworten. In den bis hierhin diskutierten Fahrer- / Mitfahrer-Items offenbaren sich keine auffälligen Unterschiede zwischen Prüf- und Kontrollgruppe.

Einstellungen zur Normeinhaltung		n	1	2	3	4	5	6	Median / MW
			Stimme überhaupt nicht zu					Stimme voll und ganz zu	
		Zeilen-%							
Man sollte Ausschau nach Gefahren halten, vorausschauend fahren	PG	3.050	1,4	0,7	1,6	4,3	15,4	76,5	6,0 / 5,6
	KG	1.657	1,6	2,5	1,5	4,6	14,8	74,9	6,0 / 5,5
	Insg.	4.707	1,5	1,3	1,6	4,4	15,2	76,0	6,0 / 5,6
Schneller als man denkt, kann man in einen Unfall verwickelt sein	PG	3.045	1,5	0,8	1,1	6,4	18,8	71,3	6,0 / 5,5
	KG	1.655	2,5	2,4	1,5	6,9	16,8	69,9	6,0 / 5,4
	Insg.	4.700	1,9	1,4	1,3	6,6	18,1	70,8	6,0 / 5,5
Die Null-Promille-Grenze für Fahranfänger finde ich gut	PG	3.032	4,1	3,4	2,5	6,9	11,9	71,2	6,0 / 5,3
	KG	1.642	4,4	3,2	2,4	7,1	12,9	70,0	6,0 / 5,3
	Insg.	4.674	4,2	3,3	2,5	7,0	12,2	70,8	6,0 / 5,3
Auch nach einem Joint kann man noch sicher fahren	PG	3.044	69,8	11,5	3,5	5,8	3,2	6,2	1,0 / 1,8
	KG	1.650	69,7	12,2	2,5	5,4	3,4	6,8	1,0 / 1,8
	Insg.	4.694	69,8	11,7	3,1	5,7	3,2	6,5	1,0 / 1,8
Als Fahrer trage ich auch Verantwortung für Andere ^a	PG	1.617	1,5	0,7	1,7	4,1	11,2	80,8	6,0 / 5,7
	KG	899	1,6	1,6	1,6	3,8	11,1	80,4	6,0 / 5,6
	Insg.	2.516	1,5	1,0	1,6	4,0	11,2	80,7	6,0 / 5,6
Auf gut ausgebauten Landstraßen könnte man auch schneller als 100 km/h fahren ^a	PG	1.609	11,7	11,6	16,1	21,3	15,2	24,2	4,0 / 3,9
	KG	897	14,0	12,3	16,3	20,4	13,6	23,4	4,0 / 3,8
	Insg.	2.506	12,5	11,8	16,2	21,0	14,6	23,9	4,0 / 3,9
Man kann gleichzeitig schnell ^a und vorsichtig fahren ^a	PG	1.604	8,0	11,3	20,3	23,1	17,6	19,6	4,0 / 3,9
	KG	894	7,6	12,2	19,1	22,8	17,7	20,6	4,0 / 3,9
	Insg.	2.498	7,9	11,6	19,9	23,0	17,6	19,9	4,0 / 3,9
In der Stadt kann man häufig schneller als 50 km/h fahren ^a	PG	1.602	28,5	23,7	17,7	13,2	8,2	8,7	2,0 / 2,8
	KG	894	27,1	24,8	18,6	13,8	7,4	8,4	2,0 / 2,8
	Insg.	2.496	28,0	24,1	18,0	13,4	7,9	8,6	2,0 / 2,8
Eine nasse Straße ist für mich kein Grund, viel langsamer zu fahren ^a	PG	1.601	38,2	25,0	16,4	8,8	6,4	5,3	2,0 / 2,4
	KG	895	38,7	26,0	13,7	11,1	5,0	5,5	2,0 / 2,3
	Insg.	2.496	38,3	25,4	15,4	9,6	5,9	5,4	2,0 / 2,4

^a Die Frage wurde nur Personen mit Fahrerlaubnis vorgelegt;

Tab. 6-6: Prüf- und Kontrollgruppe: Einstellungen zur Normeinhaltung; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 19)

Für die Aussage, als Fahrer trage man auch für Andere Verantwortung, wählen Teilnehmer und Nichtteilnehmer an AjF jeweils mit einem Anteil von

mehr als neun von zehn Befragten die beiden am stärksten zustimmenden Antwortkategorien. Die Häufigkeitsverteilungen von Prüf- und Kontroll-

gruppe ähneln sich weiterhin auch im Fall der Items „Auf gut ausgebauten Landstraßen könnte man auch schneller fahren als 100 km/h“ und „Man kann gleichzeitig schnell und vorsichtig fahren“ sehr stark. Hier verteilen sich die Befragten relativ gleichmäßig auf die vorgelegten Antwortoptionen, es zeigen sich lediglich größere Anhäufungen in der Mitte und am zustimmenden Ende der verwendeten Skala. Bei den Aussagen „In der Stadt kann man häufig schneller als 50 km/h fahren“ und „Eine nasse Straße ist für mich kein Grund, viel langsamer zu fahren“ sinken die Antwortanteile der Befragten größtenteils mit zunehmenden Zustimmungswerten. Dabei werden wie zuvor keine auffälligen Unterschiede zwischen den Untersuchungsgruppen deutlich.

Netto-Effekte der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit und Subgruppenanalyse

Bei der multivariaten Betrachtung der Einstellungen der Befragten zur Normorientierung bestätigen sich größtenteils die bereits bei der Betrachtung der Häufigkeitsverteilungen von Prüf- und Kontrollgruppe gewonnenen Eindrücke (vgl. Tab. 6-7a und Tab. 6-7b).

So zeigen sich weder in den Fahrer- / Mitfahrer-Items in Tab. 6-7a noch in den Fahrer-Items in Tab. 6-7b verallgemeinerbare Unterschiede zwischen den Untersuchungsgruppen.

Bei der Betrachtung relevanter Subgruppen der Befragten zeigen sich erneut gravierende Unterschiede zwischen jungen Männern und Frauen: Männliche Jugendliche und junge Erwachsene stimmen sämtlichen Aussagen, die eher riskantes Verkehrsverhalten thematisieren, häufiger zu als ihre weiblichen Pendanten. Junge Frauen weisen dagegen immer dann eine signifikant höhere Zustimmung auf, wenn vorausschauendes bzw. sicherheitsbewusstes Verhalten im Straßenverkehr angesprochen wird.

Unter den sonstigen Subgruppen der Befragten lassen sich außerdem die folgenden, signifikanten Unterschiede ausmachen:

- Mit zunehmenden Alter stimmen die Jugendlichen und jungen Erwachsenen eher der Aussage zu, dass sie die Null-Promille-Grenze für Fahranfänger gut finden, sind aber seltener der Meinung, dass man immer vorausschauend fahren und nach Gefahren Ausschau halten sollte. Ältere Befragte gehen zudem eher von einem sicheren Fahren nach dem Konsum illegaler Drogen aus, als ihre jüngeren Pendanten. Schließlich steigt mit zunehmendem Alter der

Befragten die Zustimmung zu den Aussagen, man könne auf gut ausgebauten Landstraßen bzw. in der Stadt schneller als erlaubt fahren.

- Der multivariate Vergleich von Auszubildenden und Schülern zeigt, dass erstere eine laxere Einstellung zum Alkohol- und Drogenkonsum sowie dem Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit auf Landstraßen, in der Stadt, und auch bei Nässe, berichten.
- Hinsichtlich der Schulbildung zeigen Erwerber des (Fach-)Abiturs eine vermehrte Zustimmung zu der Aussage, dass man im Straßenverkehr nach Gefahren Ausschau halten sollte.
- Befragte aus den neuen Bundesländern stimmen häufiger den Aussagen zu, dass man beim Fahren immer Ausschau nach Gefahren halten sollte, dass eine Unfallverwicklung schneller erfolgen kann als gedacht, und dass die Null-Promille-Grenze für Fahranfänger für gut befunden wird. Weiterhin berichten sie seltener als Jugendliche aus den alten Bundesländern, dass Nässe für sie keinen Grund dafür darstellt, ihre Geschwindigkeit anzupassen.
- Jugendliche und junge Erwachsene mit Migrationshintergrund zeigen sich zum Zeitpunkt t_0 als weniger sensibilisiert hinsichtlich der Wichtigkeit vorausschauenden Fahrens als Befragte ohne Migrationshintergrund. Außerdem erkennen sie seltener ihre Verantwortung als Fahrer für andere Verkehrsteilnehmer an.
- Eine aktuell andauernde Fahrausbildung wirkt sich positiv auf die Einschätzungen aus, dass man beim Fahren immer auf mögliche Gefahren achten sollte und dass eine Unfallverwicklung auch unerwartet auftreten kann. Außerdem stehen Fahrschüler der Verkehrsteilnahme nach Drogenkonsum kritischer gegenüber als Befragte, die derzeit keine Fahrausbildung absolvieren.
- Personen, die regelmäßig motorisierte Zweiräder fahren, stimmen seltener der Aussage zu, als Fahrer auch Verantwortung für Andere zu übernehmen. Zudem sind sie seltener der Meinung, beim Fahren immer nach Gefahren Ausschau halten zu müssen und sehen die Null-Promille-Grenze kritischer als Befragte, die nie oder nur sehr selten motorisierte Zweiräder nutzen. Auch der Aussage, nach einem Joint noch sicher fahren zu können, stimmen regelmäßige Zweiradnutzer weniger stark zu als ihre Vergleichsgruppe.

Einflussgröße	Abhängige Variable: Einstellungen zur Normeinhaltung			
	Ausschau nach Gefahren, vorausschauend fahren	Unfallverwicklung schneller als man denkt	Null-Promille-Grenze für Fahreranfänger ist gut	Auch nach Joint noch sicheres Fahren möglich
Gruppenzugehörigkeit: Prüfgruppe	–	+	–	+
Geschlecht: Männlich	–	–	–	+
Alter	–	+	+	+
Ausbildungsstatus: In Ausbildung	+	+	–	+
Schulabschluss: (Fach-)Abitur	+	–	+	–
Region: Neue Bundesländer	+	+	+	–
Migrationshintergrund	–	–	–	+
Derzeit in Fahrausbildung	+	+	–	–
Nutzung motorisiertes Zweirad: Mindestens mehrmals im Monat	–	–	–	–
Nutzung Pkw: Mindestens mehrmals im Monat	–	+	+	–
n	3.879	3.876	3.858	3.871

Ein „+“ kennzeichnet einen positiven Zusammenhang zwischen der jeweiligen Einflussgröße und der angegebenen Zustimmung, ein „–“ kennzeichnet umgekehrt einen negativen Zusammenhang.

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Lesebeispiel zum Item „Ausschau nach Gefahren halten“: Angehörige der Prüfgruppe stimmen der vorgelegten Aussage weniger stark zu als Angehörige der Kontrollgruppe. Dieser Effekt ist statistisch nicht signifikant. Mit zunehmendem Alter wird der vorgelegten Aussage weniger stark zugestimmt. Dieser Einfluss auf die angegebene Zustimmung erweist sich als statistisch signifikant.

Tab. 6-7a: Zusammenfassung der Regressionsanalysen zu Einstellungen zur Normeinhaltung; Befragungszeitpunkt t_0 (Teil 1 von 2)

Einflussgröße	Abhängige Variable: Einstellungen zur Normeinhaltung				
	Als Fahrer auch Verantwortung für Andere	Mehr als 100 km/h auf Landstraßen möglich	Gleichzeitig schnell und vorsichtig fahren	Häufig mehr als 50 km/h in der Stadt möglich	Nässe ist kein Grund langsamer zu fahren
Gruppenzugehörigkeit: Prüfgruppe	+	+	+	+	+
Geschlecht: Männlich	–	+	+	+	+
Alter	–	+	+	+	+
Ausbildungsstatus: In Ausbildung	–	+	+	+	+
Schulabschluss: (Fach-)Abitur	+	+	+	+	–
Region: Neue Bundesländer	–	+	–	+	–
Migrationshintergrund	–	–	+	–	–
Derzeit in Fahrausbildung	–	+	–	+	+
Nutzung motorisiertes Zweirad: Mindestens mehrmals im Monat	–	+	+	+	+
Nutzung Pkw: Mindestens mehrmals im Monat	+	+	+	+	+
n	1.991	1.988	1.981	1.985	1.979

Ein „+“ kennzeichnet einen positiven Zusammenhang zwischen der jeweiligen Einflussgröße und der angegebenen Zustimmung, ein „–“ kennzeichnet umgekehrt einen negativen Zusammenhang.

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Lesebeispiel zum Item „Verantwortung für Andere“: Angehörige der Prüfgruppe stimmen der vorgelegten Aussage stärker zu als Angehörige der Kontrollgruppe. Dieser Effekt ist statistisch nicht signifikant. Mit zunehmendem Alter wird der vorgelegten Aussage weniger stark zugestimmt. Dieser Einfluss erweist sich ebenfalls als statistisch nicht signifikant.

Tab. 6-7b: Zusammenfassung der Regressionsanalysen zu Einstellungen zur Normeinhaltung; Befragungszeitpunkt t_0 (Teil 2 von 2)

- Eine erhöhte Nutzungshäufigkeit von Pkw ist schließlich mit einer laxeren Einstellung gegenüber Geschwindigkeitsübertretungen in der Stadt sowie dem (zu) schnellen Fahren bei Nässe verbunden. Allerdings stimmen regelmäßige Pkw-Nutzer eher der Aussage zu, dass eine Unfallverwicklung schneller passieren kann als gedacht, und sie sehen das Fahren nach Drogenkonsum kritischer als ihre Vergleichsgruppe.

Die Effektstärken der berichteten Zusammenhänge fallen durchweg gering aus. Die deutlichsten Unterschiede zeigen sich dabei zwischen Männern und Frauen: Bezüglich des Übernehmens von Verantwortung errechnet sich ein Odds Ratio von 0,5 zwischen den Geschlechtern. Für Geschwindigkeitsübertretungen auf Landstraßen und in der Stadt, das gleichzeitige schnell und vorsichtig fahren und die Geschwindigkeitsanpassung bei Nässe errechnen sich beim Vergleich von Männern und Frauen jeweils standardisierte Regressionskoeffizienten von 0,2. Das Gleiche gilt auch für die Befürwortung der Null-Promille-Grenze und die Einstellung zum Fahren nach Drogenkonsum (vgl. Anhang VIII, Tab. A6-7a, Tab. A6-7b).

Prüfgruppe: Vergleich der Einstellungen zur Normeinhaltung zwischen den Befragungszeitpunkten t_0 und t_1

Im folgenden Abschnitt soll der Frage nachgegangen werden, ob die Teilnahme an AjF in der Prüfgruppe zu kurzfristigen Änderungen ihrer verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungen führt. Dazu wird ein Vergleich der Einstellungen der AjF-Teilnehmer zur Normorientierung zwischen den Befragungszeitpunkten t_0 und t_1 vorgenommen.

Dabei kann festgehalten werden, dass lediglich für zwei der neun vorgelegten Items eine signifikante Veränderung der zentralen Maße in der Prüfgruppe zwischen den Zeitpunkten vor und kurz nach der Teilnahme am Aktionstag auftritt (vgl. Tab. 6-8). Hierbei handelt es sich um diejenigen Fragestellungen, die sich mit der Einhaltung der innerörtlicher Geschwindigkeitsbegrenzung sowie der Anpassung der eigenen Fahrweise an die vorherrschenden Witterungsverhältnisse beschäftigen. Bedenklich stimmt hierbei, dass die AjF-Teilnehmer im Anschluss an die Programmteilnahme signifikant häufiger berichten, es sei möglich, in der Stadt häufig auch schneller als 50 km/h zu fahren. Das Gleiche gilt für die Aussage, dass Nässe für die jungen Fahrer keinen Grund darstellt, ihre Ge-

schwindigkeit anzupassen. Diese Einstellungsänderungen sind konträr zu der von AjF verfolgten Strategie der Gefahrensensibilisierung. Veränderungen hin zu stärker sicherheitsbewussten Einstellungen können dagegen zwischen t_0 und t_1 nicht beobachtet werden.

Bild 6-3 verdeutlicht das Zustandekommen dieser Befunde: Diejenigen Items, die sowohl Fahrern als auch Mitfahrern vorgelegt wurden, erweisen sich als wenig änderungssensitiv: Beinahe 70 % der Befragten oder mehr nehmen hier in t_1 keine abweichende Einschätzung im Vergleich zum Zeitpunkt t_0 vor. Es treten zwar vereinzelt Veränderungen hin zu einer stärkeren Sensibilisierung der Jugendlichen und jungen Erwachsenen zum Zeitpunkt der ersten Nachbefragung auf. Diesen stehen aber jeweils in etwa gleich viele Veränderungen in gegenteiliger Richtung gegenüber. Dieser Befund kann zudem auch auf das Fahrer-Item zur Übernahme von Verantwortung für Andere im Straßenverkehr übertragen werden.

Die Aussagen, man könne auf Landstraßen häufig auch schneller als 100 km/h fahren und es sei möglich, gleichzeitig schnell und vorsichtig zu fahren, weisen zwar eine deutlich größere Varianz zwischen den Befragungszeitpunkten auf als die vorher betrachteten Fragestellungen. Jedoch halten sich erneut Zu- und Abnahmen in der Zustimmung zu den vorgelegten Aussagen in etwa die Waage, so dass auf der Gruppenebene keine signifikante Veränderung der Einstellungen der Befragten beobachtet werden kann.

Bei denjenigen Items, die einer signifikanten Veränderung hinsichtlich ihrer zentralen Tendenz zwischen t_0 und t_1 unterliegen, überwiegen dagegen die Zunahmen der angegebenen Zustimmung die errechneten Abnahmen deutlich. Allerdings errechnen sich mit einem Cohens d von jeweils weniger als 0,2 nur sehr kleine Effektstärken für die beobachteten Veränderungen.

Insgesamt kann also anhand der quantitativen Analysen keine kurzfristige, sensibilisierende Wirkung der AjF-Teilnahme auf die Normeinhaltung festgestellt werden. Vielmehr ist – auf Basis der berechneten Regressionsanalysen – nicht auszuschließen, dass die Jugendlichen und jungen Erwachsenen durch die Programmteilnahme dazu angeregt wurden, ihre Einstellungen zur Geschwindigkeitsanpassung in der Stadt bzw. bei Nässe hin zu einem geringeren Sicherheitsbewusstsein zu verändern.

Einstellungen zur Normeinhaltung ^a	n	Zentrale Maße in W ₀ für die in W ₁ aktiven Panelteilnehmer	Zentrale Maße in W ₁	Zentrale Maße der intraindividuellen Veränderungen	Effektstärke der Veränderung Cohens d
		Median / MW ^b			
Ausschau nach Gefahren halten	547	6,0 / 5,7	6,0 / 5,7	0,0 / 0,0	0,0
Unfallverwicklung schneller als man denkt	544	6,0 / 5,7	6,0 / 5,7	0,0 / 0,0	0,0
Die Null-Promille-Grenze ist gut	544	6,0 / 5,4	6,0 / 5,5	0,0 / 0,0	0,0
Sicheres Fahren nach einem Joint möglich	542	1,0 / 1,5	1,0 / 1,5	0,0 / -0,1	0,0
Verantwortung als Fahrer für Andere	267	6,0 / 5,7	6,0 / 5,7	0,0 / 0,0	0,1
Mehr als 100 km/h auf Landstraßen möglich	266	3,7	3,7	0,0	0,0
Gleichzeitig schnell und vorsichtig fahren	264	3,8	3,7	-0,0	0,0
Mehr als 50 km/h in der Stadt möglich	267	2,4	2,7	0,2	0,2
Nässe ist kein Grund, langsamer zu fahren	265	2,1	2,3	0,0 / 0,2	0,1

^a Antwortkategorien: 1 = „Stimme überhaupt nicht zu“, 6 = „Stimme voll und ganz zu“; die Kategorien „2“ bis „5“ stellen Abstufungen dieser Extreme dar;

^b Ausschließlich der Mittelwert (MW) wird angegeben, wenn die Verteilung der Variablen annähernd normalverteilt ist;

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen W₀ und W₁ an.

Tab. 6-8: Prüfgruppe: Zentrale Maße zur Veränderung der Einstellungen zur Normeinhaltung zwischen den Zeitpunkten t₀ und t₁

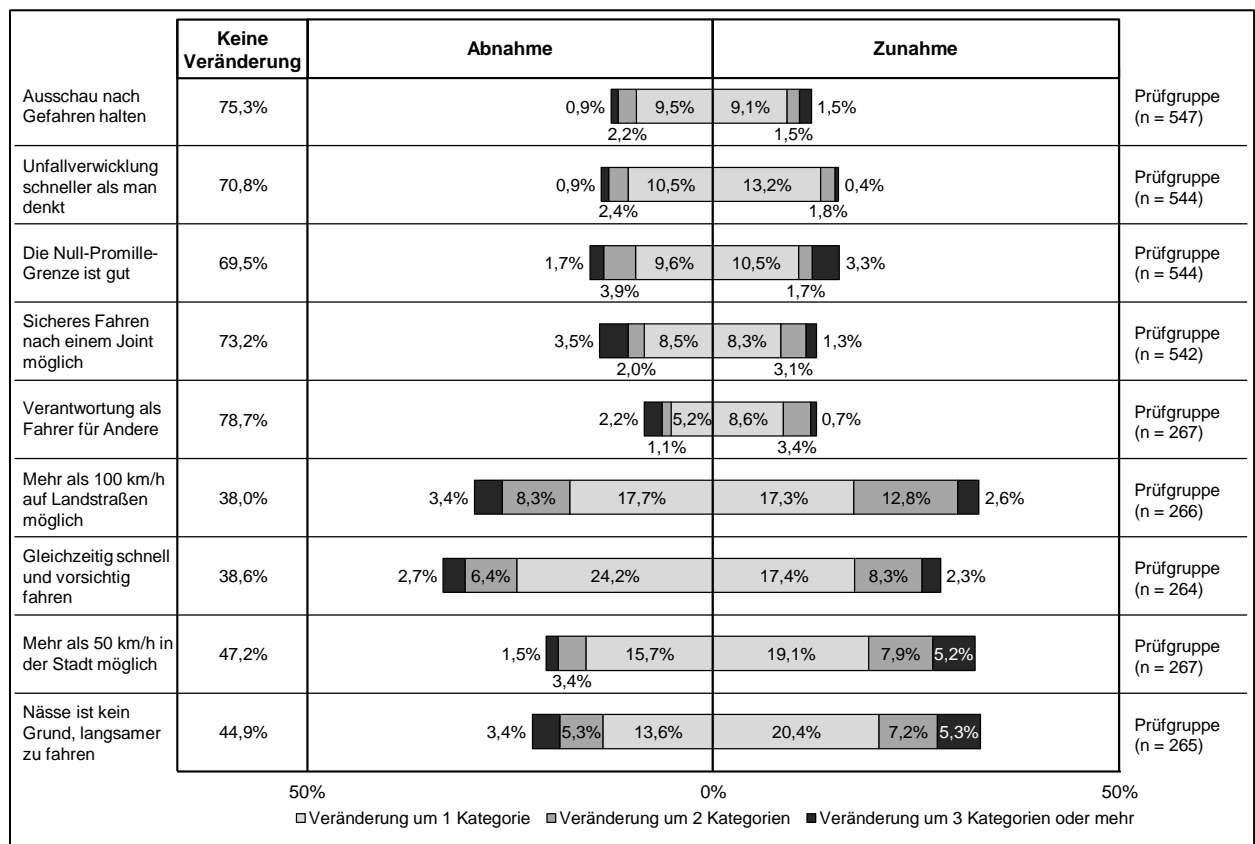


Bild 6-3: Prüfgruppe: Kategorisierte Veränderungen der Einstellungen zur Normeinhaltung zwischen den Zeitpunkten t₀ und t₁

Vergleich der Einstellungen zur Normeinhaltung zwischen den Befragungszeitpunkten t_0 und t_2

Für den Vergleich der Einstellungen zur Normeinhaltung zwischen Basisbefragung und zweiter Nachbefragung stehen im Gegensatz zur Betrachtung der Veränderung zwischen t_0 und t_1 wieder beide Untersuchungsgruppen zur Verfügung.

Beim Vergleich von Prüf- und Kontrollgruppe hinsichtlich der Veränderung ihrer Zustimmungswerte in der verwendeten Fragenbatterie können zwei signifikante Unterschiede zwischen Teilnehmern und Nichtteilnehmern an AjF ausgemacht werden (vgl. Tab. 6-9):

Dabei kann eine im Sinne der Verkehrssicherheit positive Entwicklung der AjF-Teilnehmer im Vergleich mit den Nichtteilnehmern für die Zustimmung zu den Aussagen, man könne auf Landstraßen häufig auch schneller als 100 km/h fahren, und es sei möglich, gleichzeitig schnell und vorsichtig zu fahren, berichtet werden. Dabei errechnen sich standardisierte Regressionskoeffizienten in Höhe von jeweils 0,1 (vgl. Anhang VIII, Tab. A6-9b), es handelt sich also nur um sehr kleine Effekte.

Im Fall des erstgenannten Items tritt eine signifikante Erhöhung der Zustimmungswerte in der Kontrollgruppe auf, während in der Prüfgruppe keine signifikante Veränderung, sondern lediglich eine Tendenz hin zu einer geringeren Zustimmung, zu beobachten ist. Möglicherweise wurden die befragten Programmteilnehmer also durch AjF davon abgehalten, die Gefährlichkeit von Geschwindigkeitsübertretungen auf Landstraßen im Zeitverlauf zunehmend zu unterschätzen.

Ähnlich stellt sich der Befund zum gleichzeitigen schnell und vorsichtig Fahren dar: Auch hier verringert sich die Zustimmung in der Prüfgruppe zwischen t_0 und t_2 tendenziell. Im Gegensatz dazu weisen die Zustimmungswerte in der Kontrollgruppe eine Tendenz zur Erhöhung zwischen den Befragungszeitpunkten auf. Auch im Fall dieses Items errechnet sich ein signifikanter Unterschied zwischen den Entwicklungen in beiden Gruppen. Es steht also zu vermuten, dass die Teilnahme am Aktionstag in der Prüfgruppe dazu geführt hat, die Gleichzeitigkeit von Schnelligkeit und Vorsicht zum Zeitpunkt t_2 im Vergleich zur Kontrollgruppe zurückhaltender zu bewerten.

Bild 6-4 verdeutlicht nochmals die skizzierten Entwicklungen in den beiden Untersuchungsgruppen: In der Prüfgruppe sind bezüglich der Geschwindigkeitsübertretung auf Landstraßen beinahe ein Drittel der Befragten zu verzeichnen, die ihre Einschätzung in eine nicht-zustimmende Richtung korrigieren. Im Fall des gleichzeitigen schnell und vorsichtig Fahrens betrifft dies sogar mehr als jeden dritten Befragten. In der Kontrollgruppe fallen diese Anteile dagegen etwas geringer aus.

Weiterhin offenbaren die vorgenommenen Untersuchungen, dass AjF-Teilnehmer zum Zeitpunkt t_2 Geschwindigkeitsübertretungen innerorts weniger kritisch sehen als noch zum Zeitpunkt der Basisbefragung. Außerdem stimmen die Prüfgruppenangehörigen in der zweiten Nachbefragung signifikant seltener der Aussage zu, man solle beim Fahren Ausschau nach Gefahren halten und bewerten die Null-Promille-Grenze für Fahranfänger zurückhaltender als noch zum Zeitpunkt t_0 . Die Effektstärken fallen hierbei klein oder sehr klein aus. Die drei genannten, langfristigen Einstellungsänderungen in der Prüfgruppe konterkarieren die von AjF verfolgte Strategie der Gefahrensensibilisierung.

Allerdings zeigen sich dabei im Gegensatz zu den Items der Geschwindigkeitsübertretung auf Landstraßen und des gleichzeitigen schnell und vorsichtig Fahrens keine signifikant unterschiedlichen Entwicklungen in den beiden Untersuchungsgruppen, so dass kein Rückschluss der zuletzt genannten Befunde auf die Teilnahme oder Nichtteilnahme an AjF erfolgen kann.

Kontrollgruppenangehörige zeigen zwischen den Befragungen außerdem eine signifikante Veränderung hinsichtlich des Konsums illegaler Drogen vor Fahrtantritt, die in Richtung einer stärkeren Zustimmung zum Zeitpunkt der zweiten Nachbefragung deutet. In der Prüfgruppe lässt sich diesbezüglich keine Veränderung feststellen.

Bezüglich der Aussagen, eine Unfallverwicklung passiere schneller als man denkt, als Fahrer trage man auch Verantwortung für andere und Nässe sei kein Grund, langsamer zu fahren, tritt weder in der Prüf- noch in der Kontrollgruppe eine verallgemeinerbare Veränderung zwischen den Befragungszeitpunkten auf. Somit unterscheiden sich auch hier die Entwicklungen des Antwortverhaltens nicht zwischen Teilnehmern und Nicht-Teilnehmern an AjF.

Einstellungen zur Normeinhaltung ^a	n	Zentrale Maße in W ₀ für die in W ₂ aktiven Paneteilnehmer	Zentrale Maße in W ₂	Zentrale Maße der intraindividuellen Veränderungen	Effektstärke der Veränderung	(Bereinigter) PG- / KG-Vergleich der Veränderung zwischen W ₀ ^c und W ₂ ^c	
		Median / MW ^b			Cohens d		
Ausschau nach Gefahren halten, vorausschauend fahren	PG	433	6,0 / 5,7	6,0 / 5,6	0,0 / -0,1	0,3	n.s.
	KG	425	6,0 / 5,6	6,0 / 5,6	0,0 / -0,0	0,8	
Unfallverwicklung schneller als man denkt	PG	430	6,0 / 5,6	6,0 / 5,6	0,0 / -0,1	0,1	n.s.
	KG	425	6,0 / 5,4	6,0 / 5,5	0,0 / 0,1	0,9	
Die Null-Promille-Grenze für Fahranfänger ist gut	PG	433	6,0 / 5,5	6,0 / 5,4	0,0 / -0,1	0,2	n.s.
	KG	421	6,0 / 5,3	6,0 / 5,4	0,0 / 0,1	0,9	
Sicheres Fahren nach einem Joint möglich	PG	430	1,0 / 1,5	1,0 / 1,5	0,0 / 0,0	0,0	n.s.
	KG	421	1,0 / 1,5	1,0 / 1,6	0,0 / 0,1	0,4	
Verantwortung als Fahrer für Andere	PG	211	6,0 / 5,7	6,0 / 5,7	0,0 / 0,0	0,1	n.s. ^d
	KG	247	6,0 / 5,6	6,0 / 5,6	0,0 / 0,0	0,1	
Mehr als 100 km/h auf Landstraßen möglich	PG	209	3,7	3,6	-0,1	0,1	sig.
	KG	247	3,5	3,7	0,2	0,2	
Gleichzeitig schnell und vorsichtig fahren	PG	207	3,7	3,6	-0,2	0,1	sig.
	KG	244	3,6	3,7	0,1	0,0	
In der Stadt häufig mehr als 50 km/h möglich	PG	209	2,4	2,7	0,3	0,2	n.s.
	KG	245	2,6	2,6	0,1	0,0	
Nässe ist kein Grund langsamer zu fahren	PG	209	2,3	2,2	0,0 / -0,0	0,0	n.s.
	KG	242	2,2	2,3	0,0 / 0,1	0,1	

^a Antwortkategorien: 1 = „Stimme überhaupt nicht zu“, 6 = „Stimme voll und ganz zu“; die Kategorien „2“ bis „5“ stellen Abstufungen dieser Extreme dar;

^b Ausschließlich der Mittelwert (MW) wird angegeben, wenn die Verteilung der Variablen annähernd normalverteilt ist;

^c Regressionsanalysen; abhängige Variable: Veränderung der Einstellungen zur Normeinhaltung zwischen W₀ und W₂; zentrale unabhängige Variable: Zugehörigkeit zur Prüfgruppe; Kontrollvariablen: Alter, Geschlecht, Ausbildungsstatus, Schulabschluss, Bundesland, Migrationshintergrund, derzeitige Fahrausbildung, Nutzungshäufigkeit von Pkw und motorisierten Zweirädern;

^d Aufgrund einer zu geringen Varianz in der Veränderung zwischen W₀ und W₂ wurde die Signifikanz des Prüf- / Kontrollgruppenvergleichs anhand eines Mann-Whitney-U-Tests mit der Veränderung zwischen W₀ und W₂ als abhängiger und der Zugehörigkeit zu Prüf- oder Kontrollgruppe als unabhängiger Variable getestet;

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen W₀ und W₂ bzw. zwischen Prüf- und Kontrollgruppe an;

Tab. 6-9: Prüf- und Kontrollgruppe: Veränderung der Einstellungen zur Normeinhaltung zwischen den Zeitpunkten t₀ und t₂

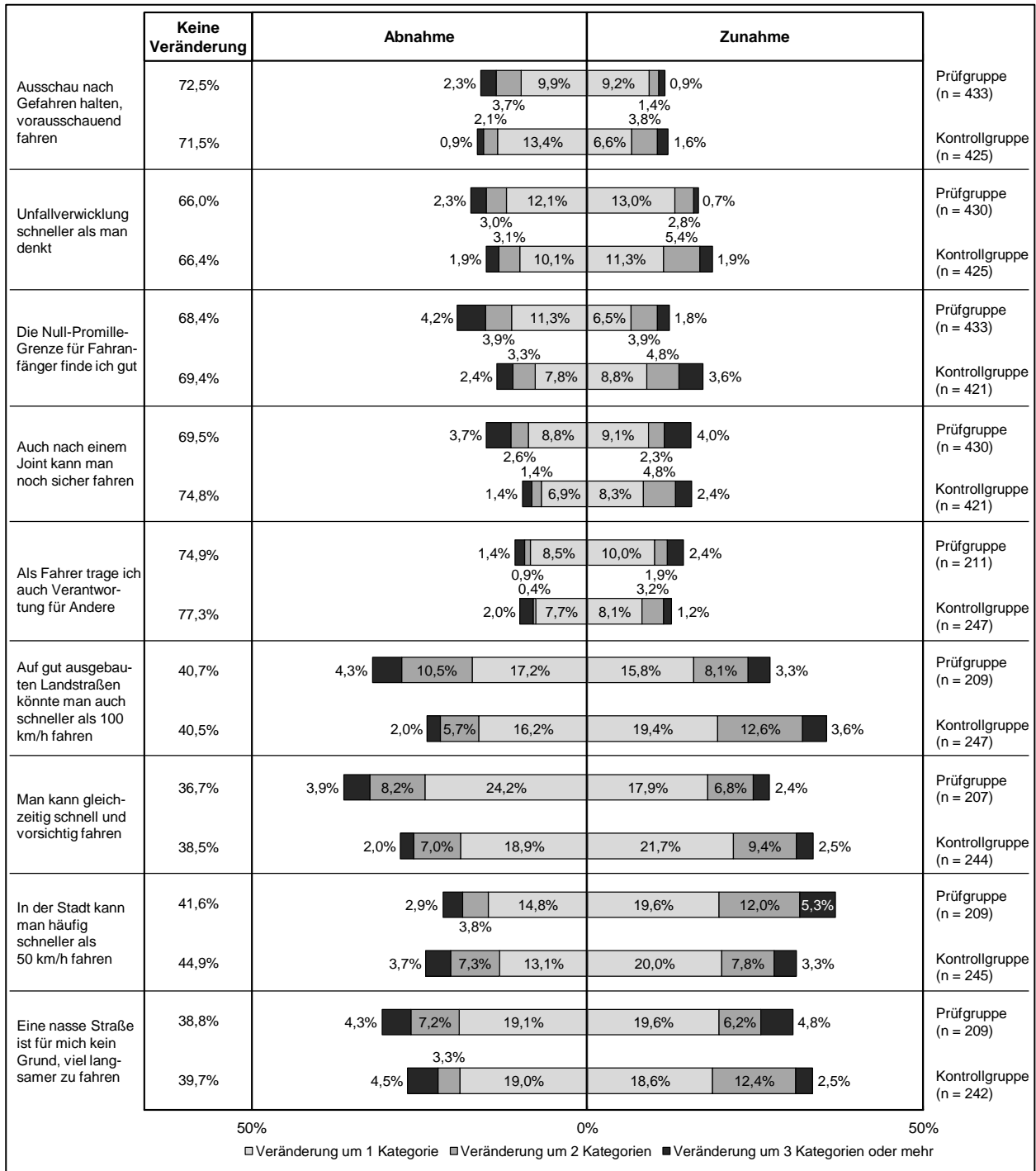


Bild 6-4: Prüf- und Kontrollgruppe: Kategorisierte Veränderungen der Einstellungen zur Normeinhaltung zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_2

Subjektiv wahrgenommene, selbstberichtete Veränderungen der Einstellungen zur Normeinhaltung zwischen den Befragungszeitpunkten t_0 und t_2

Ergänzend zu den in den quantitativen Analysen dargestellten Fragestellungen wurde den Befragten zum Zeitpunkt t_2 auch die Möglichkeit eröffnet, subjektiv wahrgenommene Veränderungen in Bezug auf Einstellungen zur Normeinhaltung zu berichten.⁷¹

Die in Tab. 6-10 abgetragenen Häufigkeiten dokumentieren, dass diese Möglichkeit von der Prüfgruppe wesentlich häufiger genutzt wurde als von der Kontrollgruppe. Während beinahe ein Drittel der AjF-Teilnehmer subjektiv erlebte Veränderungen artikuliert, trifft dies in der Kontrollgruppe lediglich auf etwas mehr als einen von zehn Befragten zu. Dementsprechend errechnet sich ein statistisch signifikanter Unterschied zwischen den Untersuchungsgruppen. Die Effektstärke beträgt hierbei 0,2 (Cramers V), es handelt sich also um einen kleinen Effekt (vgl. Anhang VIII, Tab. A6-10).

Selbstberichtete Veränderungen der Einstellungen zur Normeinhaltung	PG	KG	Gesamt
	%		
Veränderung genannt	32,1	11,3	22,3
Keine Veränderung genannt	67,9	88,7	77,7
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	486	432	918

Tab. 6-10: Prüf- und Kontrollgruppe: Selbstberichtete Veränderungen der Einstellungen zur Normeinhaltung; Befragungszeitpunkt t_2 (Frage 7)

Ordnet man die frei formulierten Anmerkungen der Befragten zu den von ihnen wahrgenommenen Veränderungen zu inhaltlichen Kategorien, so ergibt sich folgendes Bild (vgl. Tab. 6-11):

Beinahe die Hälfte der Jugendlichen und jungen Erwachsenen, die hierzu eine Angabe machen, thematisiert eine erhöhte Aufmerksamkeit für die Sicherheit im Straßenverkehr. Jeweils etwa einer von zehn Befragten nennt außerdem eine veränderte Fahrweise sowie ein erhöhtes Bewusstsein für mögliche Gefahren. Die Beachtung anderer Verkehrsteilnehmer sowie spezifische Aspekte des allgemeinen Verkehrsverhaltens, wie Alkoholkonsum, Gurtsicherung, angepasste Geschwindigkeit

⁷¹ Während in der Prüfgruppe hier nach Veränderungen seit der Teilnahme am Aktionstag gefragt wurde, beziehen sich die berichteten Veränderungen in der Kontrollgruppe allgemein auf den Zeitraum seit der ersten Befragung.

und Ablenkung, werden zum Zeitpunkt t_2 jeweils nur von wenigen Befragten als verändert wahrgenommen. Etwa jede fünfte Angabe bezieht sich außerdem auf Veränderungen, die in keine der zuvor genannten Kategorien fallen. Diesbezüglich zeigt sich auch der einzige signifikante Unterschied zwischen dem Antwortverhalten von Prüf- und Kontrollgruppe derart, dass letztere häufiger sonstige Veränderungen berichten als die AjF-Teilnehmer.⁷² Allerdings handelt es sich hierbei lediglich um einen sehr kleinen Effekt (vgl. Anhang VIII, Tab. A6-11-eff).

Art der selbstberichteten Veränderungen der Einstellungen zur Normeinhaltung	PG	KG	Gesamt
	%		
Erhöhte Aufmerksamkeit	46,5	51,1	47,7
Vorausschauender / ruhiger / sicherer fahren	10,2	20,0	12,8
Gefahrenbewusstsein ^a	12,6	2,2	9,9
Beachtung anderer Verkehrsteilnehmer ^a	7,1	2,2	5,8
Alkohol ^a	6,3	0	4,7
Gurtsicherung ^a	6,3	0	4,7
Geschwindigkeit ^a	6,3	0	4,7
Ablenkung ^a	3,1	0	2,3
Sonstiges	15,0	33,3	19,8
Insgesamt	113,4	108,8	112,2
Anzahl (n)	127	45	172

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

^a Aufgrund zu geringer erwarteter Häufigkeiten wurde auf einen Signifikanztest verzichtet;

Tab. 6-11: Prüf- und Kontrollgruppe: Art der selbstberichteten Veränderungen der Einstellungen zur Normeinhaltung; Befragungszeitpunkt t_2 (Frage 7)

6.3 Zusammenfassung der Befunde zur Gefahrensensibilisierung

Die Befunde zur Gefahrensensibilisierung legen nahe, dass das Fahren nach Alkoholkonsum, mit einem technisch mangelhaften Fahrzeug, auf dem motorisierten Zweirad ohne Helm sowie während der Benutzung eines Handys bzw. Smartphones von den Befragten schon zum Zeitpunkt der ersten Befragung als hoch problematisch angesehen wird. Am anderen Ende der Skala finden sich die Fahrsituationen auf Landstraßen, bei Dunkelheit,

⁷² Die Einzelnennungen zu dieser Frage werden im Anhang VIII, Tab. A6-11-sons-a und Tab. A6-11-sons-b dokumentiert.

auf dem motorisierten Zweirad tagsüber ohne Licht und erneut das Fahren in der Gruppe (vgl. Abschnitt 6.1).

Zum Zeitpunkt t_0 gibt es signifikante Unterschiede zwischen den Untersuchungsgruppen hinsichtlich der Gefahrenwahrnehmung: Angehörige der Prüfgruppe schätzen das Fahren auf dem motorisierten Zweirad tagsüber ohne Licht als gefährlicher, die Nutzung eines technisch mangelhaften Fahrzeugs dagegen als weniger problematisch ein als die Kontrollgruppe.

Unter den relevanten Subgruppen der Befragten grenzen sich zum Zeitpunkt t_0 insbesondere Jugendliche, die eine Fahrausbildung absolvieren, sowie Frauen durch eine erhöhte Sensibilität für potenziell kritische Fahrsituationen von ihren jeweiligen Vergleichsgruppen ab.

In zehn der 17 betrachteten Items und damit für mehr als die Hälfte der vorgelegten Fahrsituationen erhöht sich die Gefährdungseinschätzung in der Prüfgruppe zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_1 signifikant. Im Fall der Gefährdungseinschätzung kann somit kurzfristig eine erfolgreiche Sensibilisierung der Befragten durch die Teilnahme an AjF unterstellt werden.

In der langfristigen Betrachtung zwischen Basisbefragung und zweiter Nachbefragung können in der Prüfgruppe für acht der 17 betrachteten Items signifikante Erhöhungen der angegebenen Gefährdungseinschätzungen berichtet werden. Allerdings heben sich AjF-Teilnehmer lediglich in zwei von 17 Fällen durch eine positivere Entwicklung von den Nichtteilnehmern ab.

Allerdings berichten die Angehörigen der Prüfgruppe in ihren subjektiven Selbstberichten zum Zeitpunkt t_2 deutlich häufiger als die Kontrollgruppe, „einige“ oder „viele“ der vorgelegten Verkehrssituationen aufgrund des AjF-Besuchs als gefährlicher wahrzunehmen. Insofern kann AjF auf Basis der subjektiv wahrgenommenen Veränderungen auch eine langfristige Sensibilisierung der Teilnehmer für mögliche Gefahren im Straßenverkehr bescheinigt werden.

Bezüglich der Einstellungen zur Normeinhaltung können weiterhin folgende Befunde festgehalten werden:

Zum Zeitpunkt t_0 bestehen keine signifikanten Unterschiede zwischen Teilnehmern und Nichtteilnehmern an AjF hinsichtlich ihrer Einstellungen zur Normeinhaltung im Straßenverkehr. Allerdings zeigt sich eine ganze Reihe von Subgruppenunterschieden in den beiden Untersuchungsgruppen, bei der Männer und Personen, die sich in einer Be-

rufsausbildung befinden, als besonders verkehrsunsicher hervorstechen. Außerdem heben sich Befragte aus den neuen Bundesländern und solche, die sich in einer Fahrausbildung befinden, teilweise durch positivere Einstellungen zur Verkehrssicherheit von ihren jeweiligen Vergleichsgruppen ab.

In der zeitlichen Entwicklung der Einstellungen zur Normeinhaltung zeigen sich kurzfristig keine signifikanten Effekte in der Prüfgruppe, die auf eine Sensibilisierung durch den AjF-Aktionstag hindeuten. Vielmehr kann für innerörtliche Geschwindigkeitsübertretungen sowie die Anpassung der Geschwindigkeit bei Nässe kurzfristig sogar eine Veränderung hin zu einer sorgloseren Einstellung zur Normeinhaltung und damit eine zur AjF-Zielsetzung der Gefahrensensibilisierung konträre Entwicklung in der Prüfgruppe nachgewiesen werden.

Auch in der langfristigen Entwicklung kann AjF nur ein eingeschränkter Einfluss auf die Einstellungen der Befragten zugesprochen werden: So sind zwar in zwei der neun betrachteten Items Veränderungen in der Prüfgruppe zu beobachten, die im Vergleich mit der Kontrollgruppe eine positivere Entwicklung der AjF-Teilnehmer im Hinblick auf ihre Einstellungen zur Normeinhaltung nahelegen. Allerdings beruht dieser Befund in einem Fall auf einer signifikanten Zunahme der Zustimmungswerte in der Kontrollgruppe, der lediglich eine Tendenz zu einer geringeren Zustimmung in der Prüfgruppe gegenübersteht. Und auch im zweiten Item, für das sich die Entwicklung der AjF-Teilnehmer signifikant von der Entwicklung der Nichtteilnehmer abhebt, kann keine signifikante Verbesserung der Prüfgruppe berichtet werden.

Im Gegensatz zur item-basierten Analyse stehen die Angaben der Befragten zu von ihnen subjektiv wahrgenommenen Veränderungen hinsichtlich der Einstellungen zur Normeinhaltung. Solche Veränderungen berichtet beinahe jeder dritte Prüfgruppenangehörige, während dies in der Kontrollgruppe lediglich für etwas mehr als einen von zehn Befragten zutrifft. Hierbei wird von den Jugendlichen und jungen Erwachsenen am häufigsten eine erhöhte Aufmerksamkeit im Straßenverkehr und/oder eine veränderte Fahrweise infolge des Aktionstages geäußert.

7 AjF-Ziel: Sicheres Verhalten im Straßenverkehr

Vermittelt über eine adäquatere Selbsteinschätzung und eine erhöhte Gefahrensensibilisierung zielt AjF auf eine Reduzierung der Unfallzahlen junger Fahrer (vgl. DVW 2015a, 2015c; DVW ohne Jahr). Allerdings erlaubt eine Betrachtung der Unfallhäufigkeiten keinen direkten Rückschluss auf die Wirksamkeit einer singulären Verkehrserziehungsmaßnahme (vgl. HOLTE, PFAFFEROTH 2015: 106; FUNK, HIESINGER, JÖRG 2016: 53f). Aus den unmittelbaren Zielen von AjF (adäquatere Selbsteinschätzung, Gefahrensensibilisierung) kann jedoch als mittelbares Programmziel die Beeinflussung der Jugendlichen und jungen Erwachsenen zur Umsetzung eines sicheren Verkehrsverhaltens – das dann zu weniger Verkehrsunfällen führen soll – abgeleitet werden. Dieser vermutete Wirkzusammenhang zwischen der Programmteilnahme und dem beobachtbaren Verhalten wird in Phase I der vorliegenden Evaluation wie folgt umrissen:

„Das Zielgruppenprogramm AjF strebt zunächst eine Verbesserung der Selbsteinschätzung und eine Erhöhung der Sensibilität für Gefahren bei jungen Fahrern an Dies soll wiederum eine Verhaltensänderung dahingehend bewirken, dass die Personen der Zielgruppe vernünftiger und umsichtiger fahren“ (FUNK, HIESINGER, JÖRG 2016: 54).

Nicht zuletzt wird eine Verhaltensänderung in der Beschreibung der AjF-Aktionselemente durch die DVW mehrmals explizit als beabsichtigte Programmwirkung formuliert (vgl. FUNK, HIESINGER, JÖRG 2016: 24f, Tab. 4-1a bis Tab. 4-1c).

Um der Fragestellung zu begegnen, ob die vermutete Wirkung von AjF auf das Verhalten der Zielgruppe im Straßenverkehr tatsächlich zutage tritt, wurde in den Befragungen der Teilnehmer und Nichtteilnehmer am betrachteten Zielgruppenprogramm auch auf diesen Aspekt Bezug genommen.

Hierzu wurden zwei Fragenbatterien verwendet, von der sich eine auf eher allgemeine Unterbereiche einer sicheren Verkehrsteilnahme bezieht (Benutzung von Helmen und Schutzkleidung, Gurtsicherung, Geschwindigkeit, Abstand usw.), während die andere konkrete Fehlverhaltensweisen innerhalb der letzten zwei Wochen in den Blick nimmt.

7.1 Allgemeines Verkehrsverhalten

Die Fragenbatterie zum allgemeinen Verkehrsverhalten, die in den Befragungen der Teilnehmer und Nichtteilnehmer an AjF verwendet wurde, besteht aus 13 Items, von denen fünf auch Personen ohne Fahrerlaubnis vorgelegt wurden, während die restlichen Fragestellungen den Fahrern unter den Befragten vorbehalten waren. Unter die erstgenannte Kategorie fallen Angaben zur Helmnutzung auf motorisierten Zweirädern, der Gurtsicherung im Pkw, des Anhaltens an roten Ampeln mit dem Fahrrad, der Bestimmung eines designierten Fahrers bei Fahrten in der Clique und der damit verbundenen Aufmerksamkeit für die Nüchternheit des bestimmten Fahrers. Personen mit Fahrerlaubnis wurden außerdem spezifische Items zu ihrem Verhalten als motorisierte Verkehrsteilnehmer vorgelegt. Die Befragten wurden dann darum gebeten, anzugeben, wie oft sie die beschriebenen Verhaltensweisen praktizieren. Dazu konnten die jungen (Mit-)Fahrer eine Ausprägung einer siebenstufigen Likert-Skala für ihre Antwort auswählen, deren Endpunkte mit den Aussagen „Nie“ (Wert „1“) bzw. „Immer“ (Wert „7“) verbalisiert wurden. Die Skalenpunkte „2“ bis „6“ konnten von den Befragten zur Abstufung ihrer Angaben herangezogen werden.⁷³

Häufigkeitsverteilung zum Zeitpunkt t_0

Betrachtet man die Häufigkeitsverteilung der Teilnehmer und Nichtteilnehmer an AjF auf die vorgelegten Antwortoptionen zum Zeitpunkt t_0 – und hier zunächst für diejenigen Items, die auch Mitfahrern präsentiert wurden – lässt sich Folgendes festhalten (vgl. Tab. 7-1):

Nach den Angaben der Befragten legen diese weit überwiegend ein verkehrssicheres Verhalten im Straßenverkehr an den Tag. Die Maße der zentralen Tendenz liegen in den ersten fünf Items jeweils zwischen der höchsten und zweithöchsten Antwortkategorie, so dass die Jugendlichen und jungen Erwachsenen bekunden, die beschriebenen Verhaltensweisen (fast) immer umzusetzen. Dies betrifft das Anlegen des Sicherheitsgurts im Pkw, das Anhalten an roten Ampeln als Radfahrer, das Tragen eines Helms auf dem motorisierten Zwei-

⁷³ Um die Stichprobe für die Items zum Tragen eines Helms auf dem Zweirad sowie Fahrten in der Clique nur auf diejenigen Personen einzuschränken, die ein solches Verhalten auch tatsächlich praktizieren, wurde hier außerdem die Antwortalternative „Frage trifft nicht zu“ angeboten, mit der die Befragten signalisieren konnten, dass die beschriebenen Situationen in ihrem Alltag nicht vorkommen.

rad, das Bestimmen eines designierten Fahrers sowie das Achten auf einen nüchternen Fahrer.

Auch zu denjenigen Fragestellungen, die ausschließlich Fahrern vorgelegt wurden, geben die Befragten hohe durchschnittliche Häufigkeiten zur Anwendung der beschriebenen Verhaltensweisen an. Am stärksten ausgeprägt ist dieses Antwortverhalten für das genaue Überlegen vor einem Überholvorgang, das etwa zwei Drittel der Jugendlichen und jungen Erwachsenen laut eigener Aussage „Immer“ praktizieren. Das Achten auf Radfahrer beim Abbiegen sowie das ausreichende Abstandhalten zu Radfahrern beim Überholen wird immerhin noch von mehr als der Hälfte der Befragten „Immer“ praktiziert. Das Gleiche gilt im Fall der Prüfgruppe auch für das Item „Ich passe meine Geschwindigkeit an die Verkehrssituation, das Wetter und die Straßenverhältnisse an“. Nur geringfügig seltener werden von den Befragten auch der Versuch die Absichten anderer Fahrer zu erkennen und die Einhaltung des Mindestabstands praktiziert. Bei diesen Items streuen die Maße der zentralen Tendenz eng um die zweithöchste Ausprägung der verwendeten Antwortskala. Im Vergleich mit den übrigen Verhaltensweisen werden von den Befragten am seltensten das langsamer Werden an Kreuzungen und das Einlegen von Pausen bei Müdigkeit berichtet. Hier wählen die jungen Fahrer durchschnittlich den fünften von sieben Skalenpunkten als Antwortalternative und verbleiben somit auch in diesen Items mehrheitlich im oberen, ein vergleichsweise häufigeres entsprechendes Verhalten indizierenden Bereich der Antwortskala.

Bei der Betrachtung der Häufigkeitsverteilungen zum Zeitpunkt t_0 treten keine auffälligen Unterschiede zwischen Prüf- und Kontrollgruppe hervor.

Netto-Effekte der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit und Subgruppenanalyse

Im multivariaten Modell zeigen sich drei signifikante Zusammenhänge der Zugehörigkeit zu einer der Untersuchungsgruppen mit dem Ausgangsniveau in Bezug auf die Angaben zum allgemeinen Verkehrsverhalten (vgl. Tab. 7-2a und Tab. 7-2b). Demnach berichten Angehörige der Prüfgruppe häufiger als Nichtteilnehmer an AjF, bereits vor der Teilnahme am Aktionstag auch bei eigener Vorfahrt langsam an Kreuzungen heranzufahren. Zudem halten die AjF-Teilnehmer im Vergleich mit den Nichtteilnehmern eher den Mindestabstand ein

und überlegen genau, ob ihnen ein Überholvorgang angemessen erscheint.

Unter den relevanten Subgruppen der Befragten bestehen zum Zeitpunkt der Basisbefragung die folgenden, signifikanten Unterschiede:

- Männer praktizieren laut eigener Aussage mit Ausnahme der Erkennung der Absichten anderer Fahrer und des Achtens auf Radfahrer beim Abbiegen sämtliche verkehrssicheren Verhaltensweisen seltener als Frauen. Für diese beiden Items ist die als seltener berichtete Häufigkeit von Männern zumindest tendenziell zu sehen.
- Mit zunehmendem Alter der Befragten lässt sich ein weniger auf Verkehrssicherheit bedachtes Verhalten in sechs von 13 Items beobachten. Evtl. verleitet die zunehmende Fahrerfahrung zur Zunahme dieses verkehrsunsicheren Verhaltens.
- Mit fünf von 13 Items wird beinahe die Hälfte der beschriebenen Verhaltensweisen von Auszubildenden seltener an den Tag gelegt als von Schülern.
- Befragte mit (Fach-)Abitur berichten häufiger als solche mit einem Schulabschluss bis einschließlich der Mittleren Reife, den Sicherheitsgurt im Pkw anzulegen, bei Fahrten in der Clique einen designierten Fahrer zu bestimmen, darauf zu achten, dass dieser nüchtern bleibt und sich Überholvorgänge genau zu überlegen.
- Personen aus den neuen Bundesländern zeigen hinsichtlich vier betrachteter Items ein sicherheitsbewussteres Verhalten als solche aus den alten Bundesländern, achten laut eigener Aussage beim Abbiegen aber seltener auf Radfahrer als ihre Vergleichsgruppe.
- Das Vorliegen eines Migrationshintergrundes geht für drei der beschriebenen Verhaltensweisen mit einer selteneren Ausübung verkehrssicheren Verhaltens einher.
- Regelmäßige Nutzer motorisierter Zweiräder weisen in sieben Items stärker verkehrsunsichere Verhaltensweisen auf, als Personen, die nie oder nur sehr selten Mofa, Moped oder Motorrad fahren. Der einzig positive Unterschied zu den restlichen Befragten besteht für regelmäßige Zweiradfahrer darin, dass sie häufiger angeben, bei der Nutzung eines Zweirads den vorgeschriebenen Helm zu tragen.

Allgemeines Verkehrsverhalten		n	1	2	3	4	5	6	7	Median / MW
			Nie	Zeilen-%						
Anlegen des Sicherheitsgurts	PG	3.109	0,9	0,4	1,0	2,3	2,6	6,8	86,0	7,0 / 6,7
	KG	1.700	1,5	0,7	1,6	1,6	2,5	6,2	85,8	7,0 / 6,7
	Insg.	4.809	1,1	0,5	1,2	2,0	2,6	6,6	86,0	7,0 / 6,7
Anhalten an roten Ampeln als Radfahrer	PG	3.066	2,1	1,2	2,4	6,4	7,7	13,3	66,9	7,0 / 6,2
	KG	1.677	4,6	1,6	3,1	7,5	8,2	13,1	62,0	7,0 / 6,0
	Insg.	4.743	3,0	1,3	2,7	6,8	7,9	13,2	65,1	7,0 / 6,2
Tragen eines Helms auf dem motorisierten Zweirad ^a	PG	1.990	6,1	0,9	1,6	2,9	3,0	5,8	79,7	7,0 / 6,3
	KG	1.011	6,1	2,4	2,2	4,2	3,7	6,4	75,1	7,0 / 6,2
	Insg.	3.001	6,1	1,4	1,8	3,3	3,2	6,0	78,1	7,0 / 6,3
Festlegen eines designierten Fahrers ^a	PG	2.206	4,4	0,7	1,9	3,3	4,9	8,3	76,4	7,0 / 6,3
	KG	1.181	5,6	1,3	1,9	4,0	4,7	7,1	75,4	7,0 / 6,2
	Insg.	3.387	4,8	0,9	1,9	3,5	4,8	7,9	76,1	7,0 / 6,3
Achten auf n ^ä chsteren Fahrer ^a	PG	2.648	2,7	1,4	2,7	4,2	5,8	10,9	72,2	7,0 / 6,3
	KG	1.428	2,7	1,3	2,9	3,6	6,0	9,8	73,7	7,0 / 6,3
	Insg.	4.076	2,7	1,4	2,8	4,0	5,9	10,5	72,8	7,0 / 6,3
Auch bei Vorfahrt langsam an Kreuzungen ^b heranzufahren	PG	1.623	2,9	4,7	5,5	12,9	19,3	22,3	32,3	6,0 / 5,4
	KG	922	3,9	5,4	8,6	14,6	19,2	18,9	29,4	5,0 / 5,1
	Insg.	2.545	3,3	5,0	6,6	13,6	19,3	21,1	31,3	6,0 / 5,3
Pause einlegen bei M ^ü digkeit ^b	PG	1.625	5,8	5,4	9,0	13,8	16,5	18,6	30,9	5,0 / 5,1
	KG	921	7,7	5,8	9,8	13,8	15,4	16,8	30,7	5,0 / 5,0
	Insg.	2.546	6,5	5,5	9,3	13,8	16,1	18,0	30,8	5,0 / 5,1
Anpassung der Geschwindigkeit an Verkehrssituation ^b	PG	1.636	1,1	1,7	3,4	5,8	11,2	24,4	52,3	7,0 / 6,1
	KG	913	1,1	1,3	3,5	7,6	13,3	23,5	49,7	6,0 / 6,0
	Insg.	2.549	1,1	1,6	3,5	6,4	12,0	24,1	51,4	7,0 / 6,0
Versuch, die Absichten anderer Fahrer zu erkennen ^b	PG	1.637	1,3	1,0	2,3	6,5	15,8	27,9	45,2	6,0 / 6,0
	KG	918	1,5	1,2	2,9	8,3	15,9	26,0	44,1	6,0 / 5,9
	Insg.	2.555	1,4	1,1	2,5	7,2	15,8	27,2	44,8	6,0 / 6,0
Wahl von Abstand und Geschwindigkeit, um nicht aufzufahren ^b	PG	1.636	1,0	2,1	4,8	9,0	15,6	28,5	38,9	6,0 / 5,8
	KG	918	1,2	1,9	6,5	11,5	19,5	23,0	36,4	6,0 / 5,6
	Insg.	2.554	1,1	2,0	5,4	9,9	17,0	26,5	38,0	6,0 / 5,7
Überlegtes Überholen ^b	PG	1.636	0,9	0,7	1,7	3,8	7,3	17,2	68,4	7,0 / 6,4
	KG	917	1,4	1,1	2,2	5,0	7,6	16,1	66,5	7,0 / 6,3
	Insg.	2.553	1,1	0,9	1,9	4,2	7,4	16,8	67,7	7,0 / 6,4
Beim Abbiegen auf Radfahrer achten ^b	PG	1.616	0,7	0,8	2,8	6,1	13,6	24,9	51,0	7,0 / 6,1
	KG	916	1,1	0,9	3,8	5,2	14,6	23,1	51,2	7,0 / 6,1
	Insg.	2.532	0,9	0,8	3,2	5,8	14,0	24,2	51,1	7,0 / 6,1
Ausreichender Abstand zu Radfahrern beim Überholen ^b	PG	1.625	1,0	1,2	2,8	6,4	11,0	22,7	54,9	7,0 / 6,1
	KG	911	1,3	0,9	2,9	7,7	13,4	22,5	51,4	7,0 / 6,0
	Insg.	2.536	1,1	1,1	2,8	6,9	11,9	22,6	53,6	7,0 / 6,1

^a Bei diesem Item konnten die Befragten auch die Antwortkategorie „Frage trifft nicht zu“ auswählen. Diese wird von der dargestellten Häufigkeitsverteilung ausgeschlossen;

^b Das Item wurde ausschließlich Personen mit Fahrerlaubnis vorgelegt;

Tab. 7-1: Prüf- und Kontrollgruppe: Häufigkeiten und Maße der zentralen Tendenz zum allgemeinen Verkehrsverhalten; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 17)

Einflussgröße	Abhängige Variable: Allgemeines Verkehrsverhalten				
	Anlegen des Sicherheitsgurts	Anhalten an roten Ampeln als Radfahrer	Tragen eines Helms auf dem mot. Zweirad	Festlegen eines designierten Fahrers	Achten auf nüchternen Fahrer
Gruppenzugehörigkeit: Prüfgruppe	-	+	-	-	-
Geschlecht: Männlich	-	-	-	-	-
Alter	-	-	-	-	-
Ausbildungsstatus: In Ausbildung	+	-	+	+	+
Schulabschluss: (Fach-)Abitur	+	+	+	+	+
Region: Neue Bundesländer	+	+	+	+	-
Migrationshintergrund	-	-	-	-	-
Derzeit in Fahrausbildung	-	-	-	+	+
Nutzung motorisierter Zweiräder: Mindestens mehrmals im Monat	-	-	+	-	-
Nutzung Pkw: Mind. mehrmals im Monat	+	-	+	+	+
n	3.960	3.911	2.461	2.770	3.350

Ein „+“ kennzeichnet einen positiven Zusammenhang zwischen der jeweiligen Einflussgröße und der angegebenen Häufigkeit, ein „-“ kennzeichnet umgekehrt einen negativen Zusammenhang.

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Lesebeispiel zum Item „Anlegung des Sicherheitsgurts“: Angehörige der Prüfgruppe geben das beschriebene Verhalten seltener an als Angehörige der Kontrollgruppe. Dieser Effekt ist statistisch nicht signifikant. Mit zunehmendem Alter wird das beschriebene Verhalten ebenfalls seltener angegeben. Dieser Einfluss erweist sich als statistisch signifikant.

Tab. 7-2a: Zusammenfassung der Regressionsanalysen zum allg Verkehrsverhalten; Befragungszeitpunkt t_0 (Teil 1 von 2)

Einflussgröße	Abhängige Variable: Allgemeines Verkehrsverhalten							
	Langsam an Kreuzungen fahren	Pause einlegen bei Müdigkeit	Anpassung der Geschwindigkeit	Absichten anderer Fahrer erkennen	Wahl von Abstand / Geschwindigkeit	Überlegtes Überholen	Beim Abbiegen auf Radfahrer achten	Abstand beim Überholen
Gruppenzugehörigkeit: Prüfgruppe	+	+	+	+	+	+	+	+
Geschlecht: Männlich	-	-	-	-	-	-	-	-
Alter	-	-	-	-	-	-	+	-
Ausbildungsstatus: In Ausbildung	-	-	-	-	-	-	-	-
Schulabschluss: (Fach-)Abitur	-	-	+	+	-	+	-	-
Region: Neue Bundesländer	+	+	+	-	+	+	-	-
Migrationshintergrund	+	-	-	-	-	-	-	+
Derzeit in Fahrausbildung	+	-	-	-	+	-	-	+
Nutzungshäufigkeit mot. Zweirad: Mind. mehrmals im Monat	-	-	-	+	-	-	-	-
Nutzungshäufigkeit Pkw: Mind. mehrmals im Monat	-	-	-	+	-	+	-	+
n	2.019	2.014	2.021	2.024	2.025	2.022	2.012	2.016

Ein „+“ kennzeichnet einen positiven Zusammenhang zwischen der jeweiligen Einflussgröße und der angegebenen Häufigkeit, ein „-“ kennzeichnet umgekehrt einen negativen Zusammenhang.

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Lesebeispiel zum Item „Langsam an Kreuzungen heranfahren“: Angehörige der Prüfgruppe geben das beschriebene Verhalten häufiger an als Angehörige der Kontrollgruppe. Dieser Effekt ist statistisch signifikant. Mit zunehmendem Alter wird das beschriebene Verhalten seltener angegeben. Dieser Einfluss erweist sich als statistisch nicht signifikant.

Tab. 7-2b: Zusammenfassung der Regressionsanalysen zum allg. Verkehrsverhalten; Befragungszeitpunkt t_0 (Teil 2 von 2)

- Befragte, die mindestens mehrmals im Monat mit dem Pkw unterwegs sind, geben häufiger an, den Sicherheitsgurt im Pkw anzulegen, auf motorisierten Zweirädern einen Helm zu tragen und bei Fahrten in der Clique einen designierten Fahrer zu bestimmen, als Personen, die nie oder nur sehr selten Auto fahren. Allerdings berichten Pkw-Fahrer relativ zu ihrer Vergleichsgruppe seltener, langsam an Kreuzungen heranzufahren und ihre Geschwindigkeit an äußere Einflüsse anzupassen.
- Ob eine Person sich derzeit in Fahrausbildung befindet oder nicht, hat bei keinem der betrachteten Items einen signifikanten Einfluss auf die

Umsetzungshäufigkeit der beschriebenen Verhaltensweisen.

Die beschriebenen, signifikanten Zusammenhänge in den relevanten Subgruppen der Befragten zeichnen sich sämtlich durch geringe Effektstärken aus. Die deutlichsten Unterschiede treten hierbei zwischen regelmäßigen Pkw-Nutzern und solchen, die nie oder nur sehr selten Auto fahren, sowie zwischen Männern und Frauen hinsichtlich des Anlegens des Sicherheitsgurts im Pkw auf: In Bezug auf die unterschiedliche Pkw-Nutzung errechnet sich ein Odds Ratio von 1,6, der Geschlechterunterschied weist dagegen ein Odds Ratio von 0,6 auf (vgl. Anhang VIII, Tab. A7-2a, Tab. A7-2b, Tab. A7-2c).

Allgemeines Verkehrsverhalten ^a	n	Zentrale Maße in W ₀ für die in W ₁ aktiven Panelteilnehmer	Zentrale Maße in W ₁	Zentrale Maße der intraindividuellen Veränderungen	Effektstärke der Veränderung
		Median / MW ^b			Cohens d
Anlegen des Sicherheitsgurts	583	7,0 / 6,9	7,0 / 6,9	0,0 / 0,0	0,0
Anhalten an roten Ampeln als Radfahrer	575	7,0 / 6,4	7,0 / 6,4	0,0 / -0,0	0,1
Tragen eines Helms auf dem mot. Zweirad	283	7,0 / 6,7	7,0 / 6,8	0,0 / 0,0	0,1
Festlegen eines designierten Fahrers	326	7,0 / 6,6	7,0 / 6,7	0,0 / 0,1	0,1
Fahrer bleibt nüchtern	447	7,0 / 6,5	7,0 / 6,6	0,0 / 0,1	0,1
Langsam an Kreuzungen heranzufahren	298	5,4	5,5	0,0 / 0,1	0,1
Pause einlegen bei Müdigkeit	295	5,4	5,4	-0,0	0,0
Anpassung der Geschwindigkeit	298	7,0 / 6,3	6,2	0,0 / -0,1	0,3
Absichten anderer Fahrer erkennen	297	6,0 / 6,1	6,1	0,0 / 0,0	0,0
Wahl von Abstand und Geschwindigkeit	295	5,9	5,7	-0,1	0,1
Überlegtes Überholen	296	7,0 / 6,6	7,0 / 6,6	0,0 / 0,0	0,1
Beim Abbiegen auf Radfahrer achten	294	6,2	6,0	-0,2	0,2
Ausreichender Abstand beim Überholen	297	7,0 / 6,2	6,2	0,0 / -0,1	0,2

^a Antwortkategorien: 1 = „Nie“, 7 = „Immer“. Die Werte 2 bis 6 stellen Abstufungen dieser Extreme dar.

^b Ausschließlich der Mittelwert (MW) wird angegeben, wenn die Verteilung der Variablen annähernd normalverteilt ist;

Tab. 7-3: Prüfgruppe: Zentrale Maße zur Veränderung des allgemeinen Verkehrsverhaltens zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_1

Prüfgruppe: Veränderung des allgemeinen Verkehrsverhaltens zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_1

In der kurzfristigen Betrachtung der Prüfgruppe zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_1 zeigen sich keine Effekte, die ein verändertes Verhalten der AjF-Teilnehmer hin zu einem erhöhten Sicherheitsbewusstsein dokumentieren (vgl. Tab. 7-3). Vielmehr tritt für die Anpassung der Geschwindigkeit an äußere Einflüsse, die Einhaltung des Min-

destabstands zum Vorausfahrenden und das Achten auf Radfahrer beim Abbiegen eine Veränderung dahingehend auf, dass die beschriebenen Verhaltensweisen in der Prüfgruppe zum Zeitpunkt t_1 seltener berichtet werden als zuvor. In diesen Items nimmt mehr als ein Viertel der Befragten eine Korrektur seiner Angabe aus der Basisbefragung hin zu einer geringeren berichteten Häufigkeit vor (vgl. Bild 7-1). Somit kann AjF anhand der vorgenommenen, quantitativen Analysen kurzfristig keine positive Verhaltensrelevanz für die Pro-

Allgemeines Verkehrsverhalten ^a		n	Zentrale Maße in W ₀ für die in W ₂ aktiven Panelteilnehmer	Zentrale Maße in W ₂	Zentrale Maße der intraindividuellen Veränderungen	Effektstärke der Veränderung	(Bereinigter) PG- / KG-Vergleich der Veränderung zwischen W ₀ und W ₂ ^c
			Median / MW ^b			Cohens d	
Anlegen des Sicherheitsgurts	PG	441	7,0 / 6,8	7,0 / 6,8	0,0 / -0,1	0,2	n.s. ^d
	KG	433	7,0 / 6,7	7,0 / 6,7	0,0 / 0,0	0,1	
Anhalten an roten Ampeln als Radfahrer	PG	436	7,0 / 6,4	7,0 / 6,3	0,0 / -0,1	0,2	n.s.
	KG	431	7,0 / 6,1	6,1	0,0 / 0,0	0,0	
Tragen eines Helms auf dem mot. Zweirad	PG	224	7,0 / 6,6	7,0 / 6,6	0,0 / 0,0	0,0	n.s. ^d
	KG	179	7,0 / 6,5	7,0 / 6,5	0,0 / 0,0	0,2	
Festlegen eines designierten Fahrers	PG	232	7,0 / 6,6	7,0 / 6,6	0,0 / 0,0	0,1	n.s. ^d
	KG	252	7,0 / 6,4	7,0 / 6,5	0,0 / 0,1	0,2	
Achten auf nüchternen Fahrer	PG	326	7,0 / 6,5	7,0 / 6,5	0,0 / 0,0	0,0	n.s. ^d
	KG	334	7,0 / 6,4	7,0 / 6,3	0,0 / -0,0	0,0	
Langsam an Kreuzungen heranfahren	PG	218	5,4	5,4	0,0	0,0	n.s.
	KG	251	5,4	5,3	-0,1	0,1	
Pause einlegen bei Müdigkeit	PG	216	5,4	5,3	-0,1	0,1	n.s.
	KG	251	5,2	5,0	-0,2	0,2	
Anpassung der Geschwindigkeit an Verkehrssituation	PG	218	7,0 / 6,2	6,0 / 6,2	0,0 / -0,0	0,1	n.s. ^d
	KG	251	7,0 / 6,1	6,0	0,0 / -0,1	0,2	
Versuch, die Absichten anderer Fahrer zu erkennen	PG	218	6,1	6,0 / 6,1	0,0 / 0,0	0,0	n.s.
	KG	251	6,0 / 6,0	5,8	0,0 / -0,1	0,3	
Wahl von Abstand und Geschwindigkeit	PG	218	5,9	5,8	0,0 / -0,1	0,1	sig.
	KG	251	5,5	5,4	-0,2	0,1	
Überlegtes Überholen	PG	217	7,0 / 6,6	7,0 / 6,6	0,0 / -0,0	0,0	n.s. ^d
	KG	250	7,0 / 6,5	7,0 / 6,5	0,0 / 0,0	0,0	
Beim Abbiegen auf Radfahrer achten	PG	215	6,2	6,0	0,0 / -0,3	0,2	n.s. ^d
	KG	249	6,1	5,9	0,0 / -0,2	0,2	
Ausreichender Abstand zu Radfahren beim Überholen	PG	218	7,0 / 6,2	7,0 / 6,1	0,0 / -0,1	0,1	n.s.
	KG	249	7,0 / 6,1	6,0	-0,1	0,2	

^a Antwortkategorien: 1 = „Nie“, 7 = „Immer“. Die Werte „2“ bis „6“ stellen Abstufungen dieser Extreme dar;

^b Ausschließlich der Mittelwert (MW) wird angegeben, wenn die Verteilung der Variablen annähernd normalverteilt ist;

^c Regressionsanalysen; abhängige Variable: Veränderung der Angaben zum allgemeinen Verkehrsverhalten zwischen W₀ und W₂; zentrale unabhängige Variable: Zugehörigkeit zur Prüfgruppe; Kontrollvariablen: Alter, Geschlecht, Ausbildungsstatus, Schulabschluss, Bundesland, Migrationshintergrund, derzeitige Fahrausbildung, Nutzungshäufigkeit von Pkw und motorisierten Zweirädern;

^d Aufgrund einer zu geringen Varianz in der Veränderung zwischen W₀ und W₂ wurde die Signifikanz des Prüf- / Kontrollgruppenvergleichs anhand eines Mann-Whitney-U-Tests mit der Veränderung zwischen W₀ und W₂ als abhängiger und der Zugehörigkeit zu Prüf- oder Kontrollgruppe als unabhängiger Variable getestet;

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen W₀ und W₂ bzw. zwischen Prüf- und Kontrollgruppe an;

Tab. 7-4: Prüf- und Kontrollgruppe: Veränderung der Angaben zum allgemeinen Verkehrsverhalten zwischen den Zeitpunkten t₀ und t₂

etwa jeden zehnten Befragten zu. Auf Basis dieser Befunde errechnet sich mit einem Cramers V von 0,1 ein sehr kleiner Effekt (vgl. Anhang VIII, Tab. A7-5).

Selbstberichtete Veränderungen zum allgemeinen Verkehrsverhalten	PG	KG	Gesamt
	%		
Veränderung genannt	20,4	10,4	15,7
Keine Veränderung genannt	79,6	89,6	84,3
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	460	415	875

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an;

Tab. 7-5: Prüf- und Kontrollgruppe: Selbstberichtete Veränderungen zum allgemeinen Verkehrsverhalten; Befragungszeitpunkt t_2 (Frage 4)

Unterzieht man die Anmerkungen der Befragten zu den von ihnen wahrgenommenen Veränderungen einer genaueren Analyse, so können die Texteingaben der 107 Jugendlichen und jungen Erwachsenen, die hierzu eine Aussage machen, in die folgenden Kategorien geordnet werden (vgl. Tab. 7-6):

Art der selbstberichteten Veränderungen zum allgemeinen Verkehrsverhalten	PG	KG	Gesamt
	%		
Aufmerksamer / vorsichtiger / sicherer Fahren	55,2	45,0	51,4
Vorausschauendes Fahren ^a	9,0	5,0	7,5
Bewusstsein für eigene Fähigkeiten / bewussteres Handeln ^a	9,0	5,0	7,5
Geschwindigkeit ^a	4,5	5,0	4,7
Gurtsicherung ^a	4,5	2,5	3,7
Sonstiges	26,9	40,0	31,8
Insgesamt	109,1	102,5	106,5
Anzahl (n)	67	40	107

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

^a Aufgrund zu geringer erwarteter Häufigkeiten wurde auf einen Signifikanztest verzichtet;

Tab. 7-6: Prüf- und Kontrollgruppe: Art der selbstberichteten Veränderungen zum allgemeinen Verkehrsverhalten; Befragungszeitpunkt t_2 (Frage 4)

Etwas mehr als die Hälfte dieser Befragten äußert zum Zeitpunkt t_2 , infolge des Aktionstages bzw. im Vergleich zum Zeitpunkt der Basisbefragung nun einen stärkeren Fokus auf das aufmerksame / vorsichtige / sichere Fahren zu legen. Jeweils 7,5 %

der Teilnehmer und Nichtteilnehmer erwähnen außerdem, sich nun verstärkt um eine vorausschauende Fahrweise zu bemühen und / oder ein stärker ausgeprägtes Bewusstsein für die Konsequenzen des eigenen Handelns im Straßenverkehr herausgebildet zu haben. Fünf Personen achten zum Zeitpunkt der zweiten Nachbefragung explizit auf eine angepasste Geschwindigkeit, vier Befragte auf eine angemessene Gurtsicherung. 31,8 % der Befragten nennen außerdem subjektiv wahrgenommene Veränderungen, die sich keiner der zuvor genannten Kategorien zuordnen lassen.⁷⁵ Zwischen Prüf- und Kontrollgruppe zeigen sich hinsichtlich der thematisierten veränderten Aspekte des allgemeinen Verkehrsverhaltens keine signifikanten Unterschiede.

7.2 Fehlverhaltensweisen in den letzten zwei Wochen

Neben den bisher in diesem Kapitel behandelten, eher allgemeinen Aspekten des Verkehrsverhaltens der Befragten wurde unter den Fahrern der Jugendlichen und jungen Erwachsenen außerdem wiederholt erfragt, ob sie innerhalb der letzten zwei Wochen ein konkretes Fehlverhalten als Verkehrsteilnehmer an den Tag gelegt haben. Hierbei wurde das Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit, dichtes Auffahren auf den Vordermann, das Überholen trotz Gegenverkehr, Fahrten unter Alkoholeinfluss sowie die Benutzung des Handys bzw. Smartphones ohne Freisprecheinrichtung thematisiert. Die Befragten sollten angeben, ob bzw. wie oft sie sich in den letzten zwei Wochen entsprechend verhalten haben. Hierbei standen die Antwortkategorien „Nie“, „1 Mal“, „2 bis 3 Mal“ und „4 Mal oder häufiger“ zur Auswahl.

Häufigkeitsverteilung zum Zeitpunkt t_0

Aus den Häufigkeitsverteilungen der Untersuchungsgruppen auf die vorgegebenen Antwortoptionen zum Zeitpunkt t_0 lassen sich folgende Schlüsse ziehen (vgl. Tab. 7-7):

Am weitesten verbreitet ist unter den erfragten Fehlverhaltensweisen das Fahren mit einer um mehr als 10 km/h über dem erlaubten Tempolimit liegenden Geschwindigkeit. Dieses Verhalten haben die befragten Fahrer laut eigener Aussage im Durchschnitt zwei bis drei Mal innerhalb der letzten zwei Wochen praktiziert.

⁷⁵ Die diesbezüglichen Angaben der Befragten können in Anhang VIII, Tab. A7-6-sons-a und Tab. A7-6-sons-b eingesehen werden.

Das dichte Auffahren auf ein vorausfahrendes Fahrzeug sowie die Benutzung des Handys bzw. Smartphones am Steuer kommen nach den Angaben der AjF-Teilnehmer und Nichtteilnehmer etwa einmal alle zwei Wochen vor, wobei das dichte Auffahren von den Befragten geringfügig häufiger genannt wird.

Das Überholen trotz sich näherndem Gegenverkehr und insbesondere das Fahren nach Alkoholkonsum wird von den Jugendlichen und jungen Erwachsenen dagegen nur sehr selten berichtet.

Zwischen Prüf- und Kontrollgruppe zeigen sich hinsichtlich der Fehlverhaltensweisen in den letzten zwei Wochen keine augenfälligen Unterschiede.

de. Aufgrund des kurzen Referenzzeitraums überrascht jedoch die Vielzahl der berichteten Fehlverhaltensweisen über beide Untersuchungsgruppen hinweg. Der durchschnittliche Befragte würde nach diesen Befunden zwei- bis dreimal innerhalb von zwei Wochen die erlaubte Höchstgeschwindigkeit deutlich überschreiten und im selben Zeitraum jeweils einmal einem Vorausfahrenden zu dicht auffahren und während der Fahrt sein Handy bzw. Smartphone benutzen.

Ob sich bestimmte Subgruppen der Befragten hinsichtlich ihrer berichteten Fehlverhaltensweisen innerhalb der letzten zwei Wochen besonders hervortun, wird im folgenden Abschnitt geklärt.

Fehlverhaltensweisen in den letzten zwei Wochen		n	Nie	1 Mal	2 bis 3 Mal	4 Mal oder häufiger	Median / MW ^a
			Zeilen-%				
Mehr als 10 km/h zu schnell gefahren	PG	1.630	19,5	18,0	23,7	38,8	2,5 / 2,3
	KG	909	21,9	19,0	21,8	37,3	2,5 / 2,2
	Insg.	2.539	20,4	18,4	23,0	38,2	2,5 / 2,3
Dichtes Auffahren	PG	1.624	44,6	27,9	16,7	10,7	1,0 / 1,1
	KG	909	43,8	28,3	17,1	10,9	1,0 / 1,1
	Insg.	2.533	44,3	28,0	16,9	10,8	1,0 / 1,1
Überholen trotz Gegenverkehr	PG	1.625	79,2	11,1	6,8	2,9	0,0 / 0,4
	KG	907	79,1	12,6	5,0	3,4	0,0 / 0,4
	Insg.	2.532	79,1	11,7	6,1	3,1	0,0 / 0,4
Fahren nach Alkoholkonsum	PG	1.623	89,2	6,5	2,9	1,4	0,0 / 0,2
	KG	906	88,7	7,3	2,5	1,4	0,0 / 0,2
	Insg.	2.529	89,0	6,8	2,8	1,4	0,0 / 0,2
Benutzung des Handy am Steuer	PG	1.630	55,8	16,7	13,6	13,9	0,0 / 1,1
	KG	910	49,2	16,8	15,2	18,8	0,0 / 1,3
	Insg.	2.540	53,4	16,8	14,1	15,7	0,0 / 1,2

a Die Maße der zentralen Tendenz beziehen sich auf die absoluten angegebenen Häufigkeiten, d. h. die Angabe „Nie“ entspricht dem Wert 0, die Angabe „1 Mal“ dem Wert 1, die Angabe „2 bis 3 Mal“ entspricht dem Wert 2,5 und die Angabe „4 Mal oder häufiger“ dem Wert 4;

Tab. 7-7: Prüf- und Kontrollgruppe: Häufigkeiten und Maße der zentralen Tendenz zu Fehlverhaltensweisen in den letzten zwei Wochen; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 18)

Netto-Effekte der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit und Subgruppenanalyse

Die berichtete Häufigkeit der abgefragten Fehlverhaltensweisen innerhalb der letzten zwei Wochen unterscheidet sich zum Zeitpunkt t_0 in keinem der verwendeten Items signifikant zwischen Prüf- und Kontrollgruppe (vgl. Tab. 7-8). Es treten jedoch, wie bereits im Fall des allgemeinen Verkehrsverhaltens, teils deutliche Unterschiede zwischen den relevanten Subgruppen der Befragten zutage:

So geben ältere Befragte, Personen, die sich in einer Berufsausbildung befinden, und regelmäßige Nutzer motorisierter Zweiräder sämtliche beschriebenen Verhaltensweisen signifikant häufiger an als ihre jeweiligen Vergleichsgruppen. Das Gleiche gilt mit Ausnahme des Fahrens unter Alkoholeinfluss auch für Befragte, die mehrmals im Monat oder häufiger mit dem Pkw mobil sind. Auch männliche Fahrer berichten mit Ausnahme der Handy- bzw. Smartphone-nutzung während des Fahrens zu allen Items signifikant häufiger Fehlverhaltensweisen als ihre weiblichen Pendants.

Jugendliche und junge Erwachsene, die einen Migrationshintergrund aufweisen, geben signifikant häufiger an, trotz Gegenverkehrs zu überholen und während der Fahrt das Handy bzw. Smartphone zu benutzen, als Befragte ohne Migrationshintergrund.

Jugendliche aus den neuen Bundesländern überholen im Vergleich zu solchen aus den alten Bundesländern signifikant häufiger, wenn sich Gegenverkehr nähert, benutzen aber nach eigener Aussage signifikant weniger ein mobiles Endgerät.

Schließlich berichten Befragte mit einem (Fach-)Abitur signifikant seltener riskante Überholmanöver

als junge Fahrer mit einem Schulabschluss bis einschließlich der Mittleren Reife.

Ob jemand derzeit eine Fahrausbildung absolviert, hat keinen signifikanten Einfluss auf Fehlverhaltensweisen in den letzten zwei Wochen.

Die größte Effektstärke unter den beschriebenen Zusammenhängen zeigt sich beim Vergleich von Männern und Frauen hinsichtlich des Überholens trotz Gegenverkehr: Dabei errechnet sich ein Odds Ratio von 3,0 (vgl. Anhang VIII, Tab. A7-8), d. h. dass junge Männer das beschriebene Verhalten etwa dreimal so häufig berichten wie ihre weiblichen Pendanten.

Einflussgröße	Abhängige Variable: Fehlverhaltensweisen in den letzten zwei Wochen				
	Mehr als 10 km/h zu schnell gefahren	Dichtes Auffahren	Überholen trotz Gegenverkehr	Fahren nach Alkoholkonsum	Benutzung des Handys am Steuer
Gruppenzugehörigkeit: Prüfgruppe	+	-	-	+	-
Geschlecht: Männlich	+	+	+	+	+
Alter	+	+	+	+	+
Ausbildungsstatus: In Ausbildung	+	+	+	+	+
Schulabschluss: (Fach-)Abitur	+	+	-	+	-
Region: Neue Bundesländer	+	-	+	-	-
Migrationshintergrund	+	-	+	+	+
Derzeit in Fahrausbildung	+	-	-	+	-
Nutzungshäufigkeit motorisiertes Zweirad: Mindestens mehrmals im Monat	+	+	+	+	+
Nutzungshäufigkeit Pkw: Mindestens mehrmals im Monat	+	+	+	+	+
n	2.013	2.011	2.010	2.007	2.013

Ein „+“ kennzeichnet einen positiven Zusammenhang zwischen der jeweiligen Einflussgröße und der angegebenen Häufigkeit, ein „-“ kennzeichnet umgekehrt einen negativen Zusammenhang.

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Lesebeispiel zum Item „Mehr als 10 km/h zu schnell gefahren“: Angehörige der Prüfgruppe geben das beschriebene Verhalten häufiger an als Angehörige der Kontrollgruppe. Dieser Effekt ist statistisch nicht signifikant. Mit zunehmendem Alter wird das beschriebene Verhalten häufiger berichtet. Dieser Einfluss erweist sich als statistisch signifikant.

Tab. 7-8: Zusammenfassung der Regressionsanalysen zu Fehlverhaltensweisen in den letzten zwei Wochen; Befragungszeitpunkt t_0

Prüfgruppe: Veränderung der Fehlverhaltensweisen in den letzten zwei Wochen zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_1

In der kurzfristigen Betrachtung lassen sich nach der AjF-Teilnahme keine signifikanten Veränderungen der Häufigkeitsangaben der Befragten zu von ihnen in den letzten zwei Wochen begangenen Verkehrsdelikten identifizieren (vgl. Tab. 7-9). Die Änderungssensitivität der verwendeten Items stellt sich dabei derart dar, dass hinsichtlich des Fahrens nach Alkoholkonsum kaum kurzfristige Ver-

änderungen in den Angaben der Befragten auftreten (vgl. Bild 7-3). Auch hinsichtlich des Überholens trotz Gegenverkehrs und der Benutzung des Handys bzw. Smartphones am Steuer geben etwas mehr bzw. etwas weniger als drei Viertel der AjF-Teilnehmer zum Zeitpunkt t_1 keine andere Antwort als zum Zeitpunkt der Basisbefragung. Das Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit und das dichte Auffahren auf ein vorausfahrendes Fahrzeug weisen eine deutlich größere Varianz zwischen den beiden Befragungszeitpunkten auf. Zu- und Abnahmen in den zum Ausdruck gebrachten

lich größere Änderungssensitivität auf. Bei der letztgenannten Fragestellung zeigt sich weiterhin in der Kontrollgruppe ein Überhang an Zunahmen

der berichteten Häufigkeiten, während für die Prüfgruppe das Gegenteil der Fall ist.

Fehlverhaltensweisen in den letzten zwei Wochen ^a		n	Zentrale Maße in W_0 für die in W_2 aktiven Panteilnehmer	Zentrale Maße in W_2	Zentrale Maße der intraindividuellen Veränderungen	Effektstärke der Veränderung	Bereinigter PG- / KG-Vergleich der Veränderung zwischen W_0 und W_2^c
			Median / MW ^b			Cohens d	
Mehr als 10 km/h zu schnell gefahren	PG	215	1,9	1,7	-0,1	0,1	sig.
	KG	251	2,0	2,1	0,2	0,1	
Dichtes Auffahren	PG	215	0,9	0,9	0,0 / -0,0	0,0	n.s.
	KG	251	1,0	1,2	0,1	0,1	
Überholen trotz Gegenverkehr	PG	215	0,0 / 0,3	0,0 / 0,2	0,0 / -0,0	0,1	n.s. ^d
	KG	250	0,0 / 0,3	0,0 / 0,3	0,0 / -0,0	0,0	
Fahren nach Alkoholkonsum	PG	214	0,0 / 0,1	0,0 / 0,1	0,0 / 0,0	0,0	n.s. ^d
	KG	251	0,0 / 0,1	0,0 / 0,2	0,0 / 0,0	0,1	
Benutzung des Handys am Steuer	PG	216	0,0 / 0,6	0,0 / 0,6	0,0 / 0,0	0,0	n.s. ^d
	KG	251	1,0	1,0	0,0 / 0,0	0,0	

^a Die ursprüngliche Variable wurde transformiert, um ein metrisches Skalenniveau herzustellen. Die Angabe „Nie“ wurde mit dem Wert 0 kodiert, die Angabe „1 Mal“ entspricht dem Wert 1. Die Angabe „2 bis 3 Mal“ wurde mit dem Wert 2,5 kodiert und die Angabe „4 Mal oder häufiger“ wurde mit dem Wert 4 kodiert;

^b Ausschließlich der Mittelwert (MW) wird angegeben, wenn die Verteilung der Variablen annähernd normalverteilt ist;

^c Regressionsanalysen; abhängige Variable: Veränderung der Angaben zum Verkehrsverhalten in den letzten zwei Wochen zwischen W_0 und W_2 ; zentrale unabhängige Variable: Zugehörigkeit zur Prüfgruppe; Kontrollvariablen: Alter, Geschlecht, Ausbildungsstatus, Schulabschluss, Bundesland, Migrationshintergrund, derzeitige Fahrausbildung, Nutzungshäufigkeit von Pkw und motorisierten Zweirädern;

^d Aufgrund einer zu geringen Varianz in der Veränderung zwischen W_0 und W_2 wurde die Signifikanz des Prüf- / Kontrollgruppenvergleichs anhand eines Mann-Whitney-U-Tests mit der Veränderung zwischen W_0 und W_2 als abhängiger und der Zugehörigkeit zu Prüf- oder Kontrollgruppe als unabhängiger Variable getestet;

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen W_0 und W_2 bzw. zwischen Prüf- und Kontrollgruppe an;

Tab. 7-10: Prüf- und Kontrollgruppe: Veränderung der Angaben zu Fehlverhaltensweisen in den letzten zwei Wochen zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_2

Dies schlägt sich auch in Form einer signifikant unterschiedlichen Entwicklung der beiden Untersuchungsgruppen nieder (vgl. Tab. 7-10): Die im Sinne der Verkehrssicherheit positive Entwicklung der AjF-Teilnehmer weist zwar selbst keine statistische Signifikanz auf, unterscheidet sich aber deutlich von der statistisch signifikanten Zunahme in der Kontrollgruppe. Dabei errechnet sich ein standardisierter Regressionskoeffizient von 0,1, der eine sehr geringe Effektstärke signalisiert (vgl. Anhang VIII, Tab. A7-10-reg).

Bei den restlichen betrachteten Items verläuft die Entwicklung von Prüf- und Kontrollgruppe dagegen ähnlich.⁷⁶

⁷⁶ Auf eine Erhebung der subjektiven Wahrnehmung der Befragten hinsichtlich der Entwicklung ihrer Verkehrsverstöße wurde zum Zeitpunkt t_2 verzichtet, weil ein direkter Vergleich der Zeiträume von zwei Wochen vor der jeweiligen Befragung den Befragten nur schwer zu vermitteln gewesen wäre. Außerdem wurde in der Fragestellung auf konkrete Verhaltensweisen, konkret bezifferte Häufigkeiten und einen festen Zeitraum (zwei Wochen) eingegangen, so dass die quantitative Betrachtung hier eine genauere Abschätzung der aufgetretenen Veränderungen erlaubt.

hierzu Auskunft gebenden Jugendlichen beziehen sich dabei auf eine aufmerksamere, vorsichtigere oder allgemein sicherheitsbewusstere Fahrweise. Von jeweils mehr als einem von zehn hierzu Befragten werden außerdem die spezifischen Aspekte des richtigen Anschnallens bzw. einer angepassten Geschwindigkeit angeführt. Jeweils mehr als zehn Nennungen entfallen zudem auf die Themenbereiche Ablenkung, Alkohol, vorausschauendes Fahren, erhöhte Aufmerksamkeit als Beifahrer und Achtsamkeit bei der Verkehrsteilnahme als Radfahrer. Ein angemessener Sicherheitsabstand, die richtige Sicherung loser Gegenstände im Pkw und ein verstärktes Anpassen der Fahrweise an die Witterungsverhältnisse werden jeweils weniger als zehnmal von den Befragten angesprochen. Außerdem beziehen sich 14,8 % der hierzu antwortenden AjF-Teilnehmer auf Themenbereiche, die keiner der gebildeten Kategorien zugeordnet werden können.⁷⁷

Umgesetzte Einstellungs- und Verhaltensänderung	Antworten		Befragte
	n	%	%
Aufmerksamer / vorsichtiger / sicherer fahren	77	31,1	39,3
Anschnallen	28	11,4	14,3
Geschwindigkeit	27	11,1	13,8
Keine Ablenkung am Steuer	16	6,5	8,2
Kein Alkohol am Steuer	15	6,1	7,7
Vorausschauendes Fahren	13	5,3	6,6
Aufmerksamer Beifahrer	13	5,3	6,6
Aufmerksamer mit dem Fahrrad	10	4,1	5,1
Sicherheitsabstand	7	2,8	3,6
Gepäck richtig verstauen	6	2,4	3,1
Witterung / Verkehrssituation	5	2,0	2,6
Sonstige	29	11,8	14,8
Insgesamt	246	100,0	125,5

Mehrfachantworten: 246 Antworten von 196 Befragten;

Tab. 7-11: Prüfgruppe: Umgesetzte Einstellungs- und Verhaltensänderung infolge des AjF-Aktionstages (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_1 (Frage 10)

Neben tatsächlich aufgetretenen Veränderungen des eigenen Verhaltens bzw. der eigenen Einstel-

⁷⁷ Die unter „Sonstiges“ zusammengefassten Angaben der Befragten zu kurzfristig umgesetzten Einstellungs- / Verhaltensänderungen sind in Anhang VIII, Tab. A7-11a und Tab. A7-11b dokumentiert.

lungen hatten die Teilnehmer an der ersten Nachbefragung aufgrund des kurzen Zeitabstands zum Aktionstag auch die Möglichkeit, geplante Veränderungen zu berichten. Tab. 7-12 informiert über die diesbezüglichen Äußerungen der 62 Befragten, die diese Antwortmöglichkeit genutzt haben. Fast die Hälfte dieser Befragten bezieht sich auf eine aufmerksamere, vorsichtigere oder allgemein sicherere Fahrweise. Andere Themen werden von den Jugendlichen und jungen Erwachsenen dagegen nur selten thematisiert.⁷⁸

Geplante Einstellungs- und Verhaltensänderung	Antworten		Befragte
	n	%	%
Aufmerksamer / vorsichtiger / sicherer fahren	28	38,9	45,2
Vorausschauendes Fahren	9	12,5	14,5
Keine Ablenkung am Steuer	7	9,7	11,3
Kein Alkohol am Steuer	7	9,7	11,3
Sicherheitsvorkehrungen	6	8,3	9,7
Sicherheitsabstand	4	5,6	6,5
Sonstige	11	15,3	17,7
Insgesamt	72	100,0	116,1

Mehrfachantworten: 72 Antworten von 62 Befragten;

Tab. 7-12: Prüfgruppe: Geplante Einstellungs- und Verhaltensänderung infolge des AjF-Aktionstages (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_1 (Frage 11)

7.3.2 Langfristige Einstellungs- und Verhaltensänderungen

Die langfristigen allgemeinen Einstellungs- und Verhaltensänderungen der AjF-Teilnehmer aufgrund des Aktionstagbesuches können mit denjenigen der Kontrollgruppe verglichen werden.⁷⁹ Insgesamt wurden von 8,8 % der Befragten nur relativ selten allgemeine Veränderungen verkehrssicherheitsrelevanter Einstellungen und Verhaltensweisen berichtet (vgl. Tab. 7-13). Allerdings zeigt in der Prüfgruppe mit 14,5 % ein signifikant höherer Anteil eine solche Veränderung an, als in der Kontrollgruppe (2,6 %). Der genannte Zusammenhang

⁷⁸ Die unter „Sonstiges“ zusammengefassten Angaben der Befragten zu kurzfristig geplanten Einstellungs- / Verhaltensänderungen sind in Anhang VIII, Tab. A7-12 dokumentiert.

⁷⁹ Für die Prüfgruppe wurde dabei explizit auf den AjF-Aktionstag Bezug genommen, wohingegen bei der Kontrollgruppe nach allgemeinen Veränderungen in den letzten zwei Monaten gefragt wurde.

weist dabei eine geringe Effektstärke (Cramers V) von 0,2 auf (vgl. Anhang VIII, Tab. A7-14).

Selbstberichtete Veränderungen verkehrssicherheitsrelevanter Einstellungen und Verhaltensweisen	PG	KG	Gesamt
	%		
Veränderung genannt	14,5	2,6	8,8
Keine Veränderung genannt	85,5	97,4	91,2
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	462	422	884

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an;

Tab. 7-13: Prüf- und Kontrollgruppe: Selbstberichtete Veränderungen verkehrssicherheitsrelevanter Einstellungen und Verhaltensweisen; Befragungszeitpunkt t_2 (Frage 14)

Art der selbstberichteten Veränderungen verkehrssicherheitsrelevanter Einstellungen und Verhaltensweisen	Antworten		Befragte
	n	%	%
Kein Alkohol / Drogen am Steuer	17	35,4	35,4
Bewusstsein, dass Unfall schnell passiert	10	20,8	20,8
Vorausschauendes Fahren ^a	7	14,6	14,6
Geschwindigkeit ^a	5	14,6	10,4
Sonstiges	9	18,8	18,8
Insgesamt	48	100,0	100,0

Mehrfachantworten: 48 Antworten von 48 Befragten;

Tab. 7-14: Prüf- und Kontrollgruppe: Art der selbstberichteten Veränderungen verkehrssicherheitsrelevanter Einstellungen und Verhaltensweisen; Befragungszeitpunkt t_2 (Frage 14)

Von insgesamt 78 Personen berichten 48 Jugendliche in Freitexten die Art und Weise der Einstellungs- und Verhaltensänderungen. Dabei beziehen sie sich vor allem auf das Thema Alkohol und Drogen am Steuer (vgl. Tab. 7-14).⁸⁰ Von etwa einem Fünftel (n = 10) der hierzu Antwortenden wird außerdem angeführt, ein höheres Bewusstsein für die Unvorhersehbarkeit von Unfällen entwickelt zu haben. Von einem stärker vorausschauenden bzw. vorsichtigeren Fahren berichten sieben Personen, weitere fünf achten zum Zeitpunkt t_2 verstärkt auf ihre Geschwindigkeit. Weitere neun Nennungen

können keiner der bisher genannten Kategorien zugeordnet werden.⁸¹

7.4 Zusammenfassung der Befunde zum Verhalten im Straßenverkehr

Nach den Angaben der Befragten legen diese weit überwiegend ein sicherheitsbewusstes Verkehrsverhalten an den Tag. Zwischen Prüf- und Kontrollgruppe zeigen sich dabei zum Zeitpunkt t_0 drei signifikante Unterschiede. Diese besagen, dass AjF-Teilnehmer bereits vor der erfolgten Intervention langsamer an Kreuzungen heranzufahren als die Nichtteilnehmer. Außerdem hält die Prüfgruppe im Vergleich mit der Kontrollgruppe häufiger den Abstand und die Geschwindigkeit ein, um ein, um nicht aufzufahren, und überlegt sich einen Überholvorgang genau.

Es zeigen sich außerdem zahlreiche, verallgemeinerbare Unterschiede zwischen den relevanten Subgruppen der Befragten. Hierbei stechen insbesondere Männer, ältere Befragte, Auszubildende und regelmäßige Nutzer motorisierter Zweiräder mit der Verkehrssicherheit abträglichem Verhalten hervor.

In der kurzfristigen Betrachtung können in der Prüfgruppe für drei von 13 Verhaltensweisen Abnahmen im verkehrssicheren Verhalten festgestellt werden. Eine Veränderung hin zu einem höheren Sicherheitsbewusstsein, die sich auch in den Angaben der Befragten niederschlägt, lässt sich dagegen nicht nachweisen.

Auch in der langfristigen Betrachtung treten ausschließlich solche signifikanten Effekte innerhalb der Untersuchungsgruppen auf, die in Richtung einer selteneren Umsetzung verkehrssicheren Verhaltens der Befragten deuten. Die Entwicklungen von Prüf- und Kontrollgruppe unterscheiden sich dabei lediglich in einem Fall signifikant voneinander, so dass dem betrachteten Zielgruppenprogramm kein nennenswerter langfristiger Einfluss auf das allgemeine verkehrssichere Verhalten der Befragten zugesprochen werden kann. Allerdings bleibt anzumerken, dass bei vielen Items bereits in der Basisbefragung ein sehr weit verbreitet umgesetztes verkehrssicheres Verhalten berichtet wurde, das kaum Raum für weitere Verbesserungen ließ (sog. „Deckeneffekt“).

⁸⁰ Eine Unterscheidung zwischen Prüf- und Kontrollgruppe wird bei der Betrachtung der Art der Veränderung nicht vorgenommen, da von den Nichtteilnehmern hier nur acht Nennungen vorliegen.

⁸¹ Die unter „Sonstiges“ zusammengefassten Angaben der Befragten zur Art der selbstberichteten Veränderungen verkehrssicherheitsrelevanter Einstellungen und Verhaltensweisen sind in Anhang VIII, Tab. A7-14 dokumentiert.

Ein positives Bild der Programmwirkung ergibt sich durch die Betrachtung der subjektiv wahrgenommenen Veränderungen unter den Befragten hinsichtlich ihres allgemeinen Verkehrsverhaltens: Von der Prüfgruppe werden zum Zeitpunkt t_2 annähernd doppelt so häufig verkehrssicherheitsförderliche Verhaltensänderungen berichtet – und explizit auf den AjF-Besuch zurückgeführt – wie in der Kontrollgruppe. Der Großteil der Freitexte bezieht sich hierbei auf eine im Vergleich zur Basisbefragung aufmerksamere, vorsichtiger oder allgemein sicherere Fahrweise.

In Bezug auf berichtete Fehlverhaltensweisen im Zeitraum von zwei Wochen vor der Befragung zeigen sich zum Zeitpunkt t_0 keine signifikanten Unterschiede zwischen Prüf- und Kontrollgruppe. Die durchschnittliche Anzahl der berichteten Vergehen über beide Untersuchungsgruppen hinweg erscheint jedoch relativ hoch.

Männliche junge Fahrer, ältere Befragte, Personen, die sich in einer Berufsausbildung befinden, und regelmäßige Nutzer von Pkw und motorisierten Zweirädern geben dabei alle oder fast alle beschriebenen Fehlverhaltensweisen häufiger an als ihre jeweiligen Vergleichsgruppen.

In der kurzfristigen Betrachtung der Entwicklung zwischen der Basisbefragung und der ersten Nachbefragung hinsichtlich Fehlverhaltensweisen in den letzten zwei Wochen ergeben sich keine signifikanten Erhöhungen oder Verringerungen hinsichtlich der durchschnittlichen Anzahl berichteter Fehlverhaltensweisen in der Prüfgruppe.

Dieser Befund bestätigt sich auch im Vergleich der Zeitpunkte t_0 und t_2 , der erneut kein signifikantes Ergebnis für die Prüfgruppe zutage fördert. Allerdings unterscheidet sich die Entwicklung der AjF-Teilnehmer im Fall des Fahrens mit überhöhter Geschwindigkeit signifikant von derjenigen in der Kontrollgruppe, die einen Zuwachs des beschriebenen Verhaltens verzeichnet. Somit kann es als Erfolg der Programmteilnahme gewertet werden, dass die berichtete Häufigkeit der Überschreitung des Tempolimits unter den AjF-Teilnehmern im Zeitverlauf zumindest eine abnehmende Tendenz zeigt.

Bei der Betrachtung der selbst berichteten kurzfristigen allgemeinen Veränderungen zeigt sich, dass über die Hälfte der Befragten eine Veränderung kurz nach dem Aktionstag plant oder bereits umgesetzt hat. Im Vordergrund stehen dabei das aufmerksamere bzw. sicherere und vorsichtiger Fahren. Langfristig berichtet die Prüfgruppe außerdem signifikant häufiger von Änderungen ihrer verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungen und

Verhaltensweisen als die Kontrollgruppe. Am häufigsten wird hierbei das Thema Alkohol und Drogen am Steuer aufgegriffen.

8 Umsetzungstreue im Programm „Aktion junge Fahrer“

Im folgenden Kapitel soll die Umsetzungstreue des Programms AjF untersucht werden. Hierfür werden drei unterschiedliche Datenquellen herangezogen:

- Zum einen werden die Angaben der Jugendlichen und jungen Erwachsenen aus der formativen Evaluation (Zeitpunkt t_1 bzw. t_2) in den Blick genommen.⁸²
- Zum anderen werden die Eckdaten von 190 Aktionstagen, die im Zeitraum zwischen Januar und September 2017 stattgefunden haben, analysiert. Diese wurden vom Forschungsnehmer mithilfe des „Datenblatt Aktionstag“ bei den Antragstellern der durchführenden Verkehrswachen erhoben.
- Schließlich werden auch die Angaben der ehrenamtlichen Umsetzer an AjF berücksichtigt, die diese im Rahmen der Umsetzerbefragung zum Ausdruck gebracht haben.

Im Folgenden wird zunächst auf einige Charakteristika der AjF-Veranstaltungen im Beobachtungszeitraum zwischen Januar und September 2017 eingegangen. Anschließend erfolgt eine Auswertung sämtlicher verfügbarer Daten zu Aktionselementen, Projektbausteinen, weiteren Angeboten, die die Teilnehmer an den AjF-Aktionstagen vorfinden sowie behandelten Schwerpunktthemen. Im Anschluss werden die Wahrnehmung der Teilnehmer durch die Ehrenamtlichen sowie die Globalbeurteilung der Veranstaltungen durch die Jugendlichen und jungen Erwachsenen in den Blick gerückt.

8.1 Charakterisierung der AjF-Aktionstage im Beobachtungszeitraum

Zur Beschreibung der AjF-Aktionstage im Beobachtungszeitraum werden die Eckdaten der Antragsteller von Verkehrssicherheitstagen zu den von ihnen durchgeführten Veranstaltungen herangezogen, die mithilfe des „Datenblatt Aktionstag“ erhoben wurden. Hierbei ist zunächst von Interesse, wann und wo die Aktionstage stattgefunden

haben. Die Angabe, in welchem Monat des Jahres 2017 die Veranstaltungen in der Evaluationsstichprobe durchgeführt wurden, ist in Tab. 8-1 dargestellt.

AjF-Veranstaltungsmonat	Datenblatt Aktionstag	Von DVW abgerechnet
	%	
Januar	1,1	1,8
Februar	2,2	2,4
März	3,3	5,6
April	7,7	11,9
Mai	22,4	18,1
Juni	23,0	18,1
Juli	12,6	10,7
August	6,6	10,1
September	21,3	21,4
Insgesamt	100,0	100,0
Anzahl (n)	183	379

Tab. 8-1: AjF-Veranstaltungsmonat; Datenblatt Aktionstag (Frage 13) und von der DVW abgerechnete Veranstaltungen

Bei der Betrachtung dieses Merkmals wird ersichtlich, dass eine Ballung der beobachteten Häufigkeiten in den Monaten Mai, Juni und September auftritt. Das ist plausibel: Da die Datenerhebung im Evaluationsprojekt Anfang Mai begonnen hat, konnten hier und im folgenden Monat viele Ehrenamtliche erreicht werden. Bei den Datenblättern zu früheren Veranstaltungen handelt es sich also um solche, die erst im Nachhinein von den Mitwirkenden ausgefüllt und bereitgestellt wurden. Die geringere Anzahl an Datenblättern in den Monaten Juli und August erklärt sich durch die in diese Zeit fallenden Sommerferien an allgemein- und berufsbildenden Schulen, die einen Rückgang der Anzahl der durchgeführten Aktionstage bedingen. Ende September wurde die Datenerhebung durch den Forschungsnehmer abgeschlossen, so dass später nur noch vereinzelt weitere Datenblätter eingegangen sind.⁸³ Verglichen mit den im Jahr 2017 tatsächlich von der DVW abgerechneten

⁸² Regulär wurden die Jugendlichen und jungen Erwachsenen zum Zeitpunkt t_1 , also kurz nach dem AjF-Verkehrssicherheitstag, zu dessen Umsetzung befragt. Haben Personen jedoch nicht an der ersten, aber an der zweiten Nachbefragung teilgenommen, wurden die Fragen zur Veranstaltung zum Zeitpunkt t_0 nacherhoben.

⁸³ Für die Darstellungen zum Monat und dem Bundesland der AjF-Veranstaltungen wird die Stichprobe des „Datenblatt Aktionstag“ auf Veranstaltungen im Zeitraum zwischen Januar und September (Beobachtungszeitraum) eingeschränkt. Im Zuge der Datenerhebung sind auch noch sechs weitere Datenblätter zu AjF-Aktionstagen im Oktober und eines zu einer Veranstaltung im November beim Forschungsnehmer eingegangen. Diese werden ausschließlich bei den nachfolgenden Analysen berücksichtigt.

Veranstaltungen⁸⁴ bildet die Stichprobe des „Datenblatt Aktionstag“ die Umsetzungsrealität gut ab.

Bundesland	Datenblatt Aktionstag	Von DVW abgerechnet
	%	
Baden-Württemberg	6,1	10,7
Bayern	12,2	15,7
Berlin	10,5	2,4
Bremen	0	0,6
Brandenburg	1,7	4,2
Hamburg	0	0
Hessen	14,4	9,2
Mecklenburg-Vorpommern	3,3	4,5
Niedersachsen	6,1	5,6
Nordrhein-Westfalen	13,8	16,9
Rheinland-Pfalz	2,8	1,8
Saarland	0	0
Sachsen	5,0	5,6
Sachsen-Anhalt	14,4	13,6
Schleswig-Holstein	1,1	1,2
Thüringen	8,8	8,0
Insgesamt	100,0	100,0
Anzahl (n)	183	337

Tab. 8-2: Bundesland der AjF-Veranstaltung; Datenblatt Aktionstag (Frage 13) und von der DVW abgerechnete Veranstaltungen

Die regionale Verteilung der AjF-Aktionstage auf einzelne Bundesländer stellt sich in der vorliegenden Stichprobe wie folgt dar (vgl. Tab. 8-2):

Jeweils mehr als zehn Prozent der Datenblätter stammen aus Bayern, Berlin, Hessen, Nordrhein-Westfalen und Sachsen-Anhalt. Auch aus Thüringen, Niedersachsen, Sachsen und Baden-Württemberg wurden dem Forschungsnehmer jeweils zehn Datenblätter oder mehr übersendet. Veranstaltungen aus Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Rheinland-Pfalz und Schleswig-Holstein konnten dagegen nur in geringer Anzahl erfasst werden. Aus den Bundesländern Bremen, Hamburg und Saarland liegen keine Datenblätter von Veranstaltungen vor. Ein Vergleich der Verteilung der Veranstaltungen in der Stichprobe des „Datenblatt Aktionstag“ mit den bei der DVW abgerechneten Veranstaltungen erbringt das Ergebnis, dass die Bundesländer Baden-Württemberg, Bayern,

Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Nordrhein-Westfalen, Sachsen und Schleswig-Holstein in der vorliegenden Stichprobe unterrepräsentiert sind. Die übrigen Bundesländer sind dagegen überrepräsentiert.⁸⁵

Die Antragsteller der lokalen / regionalen Verkehrswachten konnten auf dem „Datenblatt Aktionstag“ auch vermerken, wie viel Zeit ihre Veranstaltung in Anspruch genommen hat (vgl. Bild 8-1). In Bezug auf dieses Merkmal errechnet sich ein Median von $\tilde{x} = 7,0$, d. h. im Mittel dauern die betrachteten Veranstaltungen etwa sieben Stunden. Die Vorgabe der DVW, dass ein Aktionstag mindestens sechs Stunden in Anspruch nehmen soll, wird nach Aussage der Ehrenamtlichen bis auf wenige Ausnahmen eingehalten.⁸⁶ Außerdem bewegt sich der weit überwiegende Teil der Veranstaltungen (90,5 %) im Intervall zwischen sechs und acht Stunden. Längere Veranstaltungsdauern wurden lediglich von etwas mehr als jedem zwanzigsten Veranstalter berichtet.

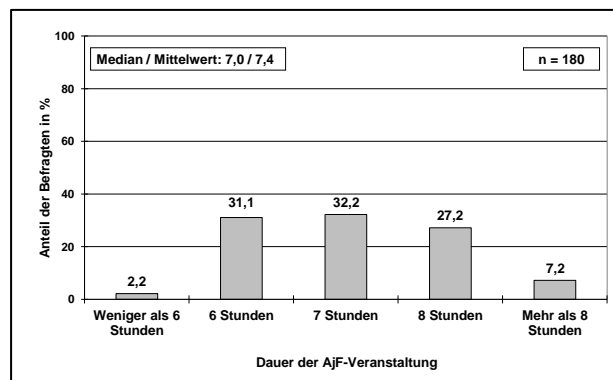


Bild 8-1: Dauer der AjF-Veranstaltung; Datenblatt Aktionstag (Frage 1)

Die Anzahl der Personen, die einen AjF-Aktionstag besuchen, gibt einen Hinweis darauf, wie viele Jugendliche und junge Erwachsene durch das Programm erreicht werden können. Die Betrachtung der diesbezüglichen Angaben der Mitwirkenden offenbart, dass in einer Hälfte der Veranstaltungen in der Stichprobe bis zu $\tilde{x} = 270,0$ Personen teilnehmen (Median), in der anderen Hälfte nehmen mehr

⁸⁴ Persönliche Kommunikation mit dem Projektreferenten per E-Mail am 12.03.2018.

⁸⁵ Ein Signifikanztest konnte hier aufgrund zu geringer erwarteter Häufigkeiten in mehr als zwanzig Prozent der Zellen nicht durchgeführt werden.

⁸⁶ Nicht auszuschließen ist bei der Beantwortung dieser Frage ein Effekt der sozialen Erwünschtheit, da angenommen werden kann, dass sich die Veranstalter der Verkehrssicherheitstage der Vorgabe durch die DVW bewusst sind.

Jugendliche teil (vgl. Bild 8-2).⁸⁷ Bei 6,4 % der Veranstaltungen handelt es sich um vergleichsweise kleine Aktionstage mit bis zu 100 Teilnehmern. Etwa drei von zehn Veranstaltungen bewegen sich in einer Größenordnung von 101 bis 200 Teilnehmern und ein Fünftel der Aktionstage erreicht 201 bis 301 Personen. Zwischen 301 und 500 Teilnehmer besuchen in 17,7 % der Fälle die betrachteten AjF-Veranstaltungen. Schließlich umfasst der Anteil der Aktionstage, an denen nach Einschätzung der Antragsteller mehr als 500 Teilnehmer verzeichnet werden können, beinahe ein Viertel der Veranstaltungen in der Stichprobe.

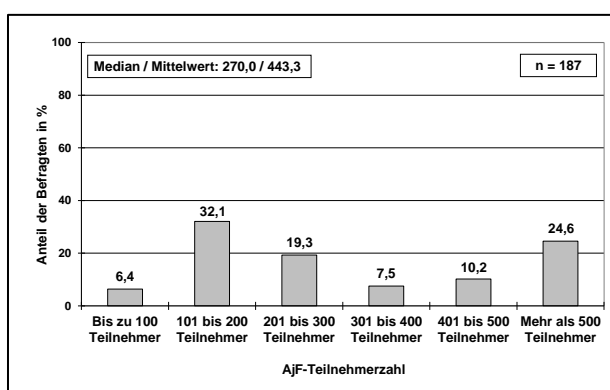


Bild 8-2: AjF-Teilnehmerzahl; Datenblatt Aktionstag (Frage 1)

Vergleicht man die von den Veranstaltern auf dem „Datenblatt Aktionstag“ angegebenen Teilnehmerzahlen mit denen, die bei der Beantragung der Veranstaltungen an die DVW übermittelt wurden⁸⁸, ergibt sich eine mittlere Differenz von $\bar{x} = 27,0$ Personen, wobei sich eine große Spannweite von einer Unterschätzung bei der Beantragung um 1.700 Teilnehmer bis hin zu einer Überschätzung um 5.700 Personen zeigt. Die bei der Beantragung ex ante angegebenen Teilnehmerzahlen unterliegen also scheinbar einer recht hohen Ungenauigkeit, treffen die ex post berichteten Besucherzahlen im Mittel aber recht genau. In jedem Fall handelt es sich dabei ex ante und ex post um mehr oder weniger grobe Schätzungen. Aufgrund der Eindrücke aus den teilnehmenden Beobachtungen müssen

⁸⁷ Hierbei ist allerdings anzumerken, dass sich in der Stichprobe auch Veranstaltungen auf öffentlichen Plätzen oder Messen befinden. Unter diesen ergibt sich zum einen eine deutlich höhere mittlere Teilnehmerzahl als an AjF-Aktionstagen, die an Schulen stattfinden ($\bar{x} = 335,0$ gegenüber $\bar{x} = 255,0$ an Schulen). Zum anderen muss unterstellt werden, dass die geschätzte Teilnehmerzahl dort ungenauer ist, als im Setting Schule.

⁸⁸ Diese Angaben wurden dem Forschungsnehmer von der DVW zur Verfügung gestellt.

diese Schätzungen für Aktionstage auf öffentlichen Plätzen in Frage gestellt werden (vgl. Abschnitt 9.2).

Ein weiteres Merkmal, das – neben der Teilnehmerzahl – im Zusammenhang mit der Größe eines Aktionstages steht, ist die Anzahl der eingesetzten Ehrenamtlichen sowie gegebenenfalls externen Experten. Die erstgenannte Größe ist kategorisiert in Bild 8-3 dargestellt. Dabei zeigt sich, dass in der Hälfte der Veranstaltungen bis zu $\bar{x} = 6,0$ Personen an den betrachteten Aktionstagen mitwirken, in der anderen Hälfte der Veranstaltungen sind mehr Ehrenamtliche tätig. Dies kann in der kategorisierten Darstellung auch daran abgelesen werden, dass beinahe die Hälfte der Antragsteller eine Personenzahl von vier bis sechs Mitwirkenden angibt. Kleinere Teams von bis zu drei Ehrenamtlichen sind in weniger als einer von zehn Veranstaltungen aktiv. Etwa ein Viertel der Aktionstage wird von sieben bis neun Mitwirkenden betreut und etwa ein Fünftel der Verantwortlichen gibt an, dass 10 Ehrenamtliche oder mehr an ihren Aktionstagen mitwirken.

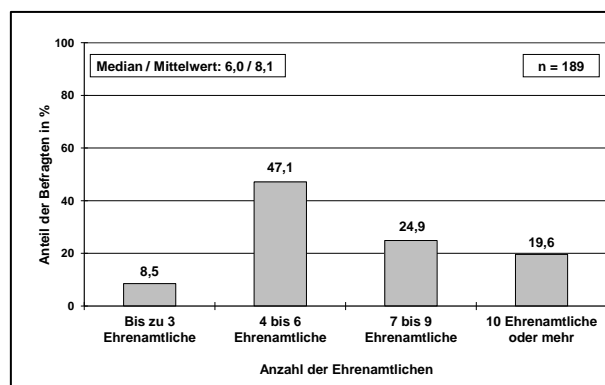


Bild 8-3: Anzahl der Ehrenamtlichen pro AjF-Veranstaltung; Datenblatt Aktionstag (Frage 2)

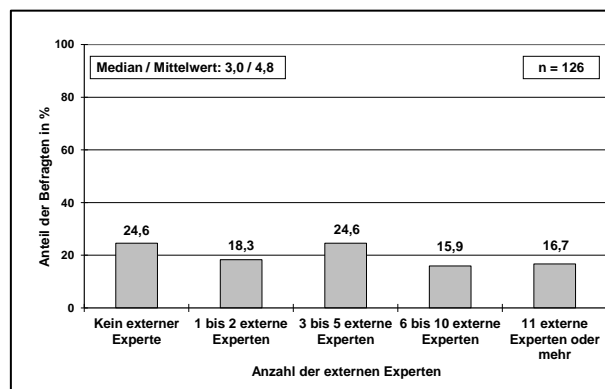


Bild 8-4: Anzahl der externen Experten pro AjF-Veranstaltung; Datenblatt Aktionstag (Frage 2)

Auch die Anzahl der externen Experten, die sich an den beobachteten Aktionstagen engagieren, wurde im „Datenblatt Aktionstag“ festgehalten. Hinsichtlich dieses Merkmals errechnet sich eine mittlere Anzahl von $\bar{x} = 3,0$ Personen (vgl. Bild 8-4). Auffällig ist, dass in beinahe einem Viertel der Veranstaltungen keine externen Personen beteiligt sind. Umgekehrt zeigen sich mit 15,9 % bzw. 16,7 % der Veranstaltungen auch hohe Anteile an Aktionstagen, an denen sechs bis zehn bzw. elf oder mehr externe Experten beteiligt sind. Insgesamt ergibt sich also eine recht geringe durchschnittliche Anzahl an externen Experten, die jedoch auf einer hohen Streubreite des genannten Merkmals basiert.

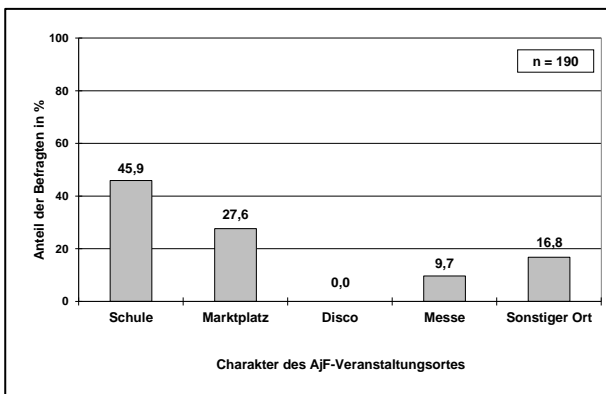


Bild 8-5: Charakter des AjF-Veranstaltungsortes; Datenblatt Aktionstag (Frage 3)

Für AjF-Aktionstage, die auf dem Gelände allgemein- oder berufsbildender Schulen abgehalten werden, ist im Vergleich zu solchen auf anderen öffentlichen Plätzen plausibel eine stärkere Wirkung auf die Teilnehmer zu erwarten (vgl. FUNK, HIESINGER, JÖRG 2016: 55f). Vor diesem Hintergrund wurde den Antragstellern von AjF-Verkehrssicherheitstagen auch eine Frage nach dem Charakter des Veranstaltungsortes gestellt, die die beiden genannten Settings differenziert. Zusätzlich standen den Befragten auch die Antwortoptionen „Vor einer Disco“, „Auf einer Messe“ und „Sonstiger Ort“ zur Verfügung. Die entsprechende Häufigkeitsverteilung offenbart, dass beinahe die Hälfte der Aktionstage in der Stichprobe auf dem Gelände einer Schule stattgefunden hat (vgl. Bild 8-5). Etwa einer von drei Aktionstagen wurde zudem auf einem Marktplatz oder einem ähnlichen Ort durchgeführt und etwas weniger als eine von zehn Veranstaltungen war Bestandteil einer Messe. Außerdem nennen 16,8 % der Befragten Veranstaltungsorte, die keiner der genannten Kategorien zugeordnet werden können. Hierunter finden sich unter anderem Jugendclubs, Gelände der Polizei

oder Feuerwehr und Einrichtungen der Bundeswehr (Kaserne, Marineoffiziersschule etc.).⁸⁹

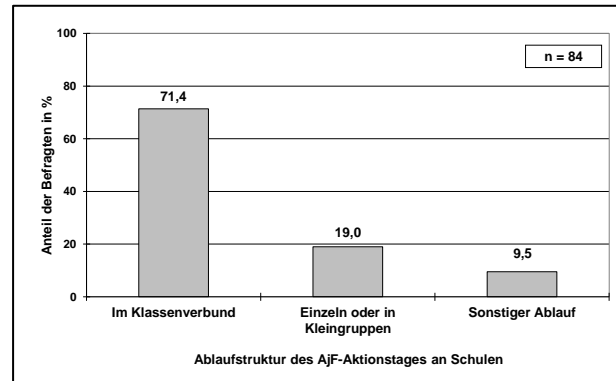


Bild 8-6: Ablaufstruktur des AjF-Aktionstages an Schulen; Datenblatt Aktionstag (Frage 4)

Unter den Antragstellern, die Aktionstage auf dem Gelände einer allgemein- oder berufsbildenden Schule durchgeführt haben, wurde außerdem erhoben, wie der Ablauf des dortigen Aktionstages strukturiert war. Hierzu wurden den Befragten drei Antwortoptionen vorgelegt (vgl. Bild 8-6). Dabei wird ersichtlich, dass mehr als sieben von zehn Veranstaltungen an Schulen durch eine feste Ablaufstruktur charakterisiert sind, bei der die Schüler verschiedene Aktionen / Projektbausteine im Klassenverband besucht haben. In etwas weniger als einem Fünftel der Fälle konnten sich die Schüler dagegen einzeln oder in kleinen Gruppen frei auf dem Gelände des Aktionstags bewegen und nur diejenigen Aktionselemente / Projektbausteine besuchen, von denen sie sich angesprochen gefühlt haben. Acht Befragte nennen außerdem einen „sonstigen“ Ablauf des Aktionstages an Schulen. Hierbei kommt hauptsächlich eine Mischung der beiden angebotenen Antwortalternativen zur Sprache. Das Überwiegen einer festen Ablaufstruktur für Klassenverbände von Schülern nutzt die bei dieser Organisationsform mögliche, verbindlichere Ansprache der Jugendlichen und jungen Erwachsenen.

⁸⁹ Die Verteilung der Aktionstage, für die ein Datenblatt vorliegt, auf die unterschiedlichen Veranstaltungsorte entspricht damit in etwa dem Bild aller im Zeitraum von Januar bis September 2017 bei der DVW beantragten Aktionstage (vgl. Abschnitt 3.3.1).

8.2 Aktionselemente

8.2.1 Angebotene Aktionselemente

Ein großer Teil der im Rahmen von AjF behandelten Inhalte wird den teilnehmenden Jugendlichen und jungen Erwachsenen in Form sog. „Aktionselemente“ nahegebracht. Dabei handelt es sich um Simulationen und praktische Übungen, die die Gefahren der (motorisierten) Verkehrsteilnahme deutlich machen und die Teilnehmer so für ein verkehrssicheres Verhalten sensibilisieren sollen.⁹⁰

Befunde aus der Befragung der Jugendlichen und jungen Erwachsenen

Um sich ein Bild des vorherrschenden Angebots an den AjF-Aktionstagen zu machen und in der Prüfgruppe der AjF-Teilnehmer im weiteren Verlauf der Befragung näher auf einzelne Aktionselemente eingehen zu können, wurde unter den Jugendlichen zunächst erhoben, welche Aktionselemente bei den von ihnen besuchten Aktionstagen angeboten wurden. Tab. 8-3 offenbart in diesem Zusammenhang, dass der Rauschbrillenparcours das am weitesten verbreitete Aktionselement in der vorliegenden Stichprobe darstellt. Er wurde von mehr als vier von fünf befragten Jugendlichen und jungen Erwachsenen als am Aktionstag vorhanden benannt.

Etwas mehr als zwei Drittel der Teilnehmer haben an den von ihnen besuchten Aktionstagen außerdem einen Pkw-Fahrsimulator vorgefunden. Auch das Angebot eines Überschlagsimulators und eines Reaktionstests berichten mehr als die Hälfte der Jugendlichen.

Knapp weniger als die Hälfte der Jugendlichen und jungen Erwachsenen hatten weiterhin die Möglichkeit, einen Sehtest zu absolvieren, den Gurtschlitten und / oder einen Bremssimulator auszuprobieren. Ein Motorradsimulator wird von 44,0 % der Jugendlichen berichtet. Auch eine Unfalldemonstration wurde, nach Angabe der Jugendlichen und jungen Erwachsenen, vor mehr als einem Drittel der Teilnehmer präsentiert.

Nur sehr selten wird dagegen die Demonstration von möglichen Folgen falscher Motorradbekleidung in Form eines sog. Motorradschleiftests von den Befragten genannt. 14,7 % der Teilnehmer erwähnen außerdem weitere Demonstrationen, die keinem der bisher genannten Aktionselemente zuge-

ordnet werden können. Hierunter finden sich z. B. Angebote von Polizei, Feuerwehr usw., Erste-Hilfe-Kurse, Dunkelzelte, die sog. „Schattenausstellung“⁹¹ etc. In dieser Kategorie zeigt sich zudem auch der einzig statistisch signifikante Unterschied zwischen Teilnehmern der ersten und zweiten Nachbefragung in der Form, dass solche „sonstigen“ Angebote kurz nach der Veranstaltung deutlich häufiger genannt werden als später. Mit einem Cramers V von 0,1 handelt es sich dabei allerdings nur um einen sehr geringen Zusammenhang.

Insgesamt umfasst das Angebot an Aktionselementen nach den Selbstreports der Teilnehmer durchschnittlich fünf verschiedene Simulationen bzw. Demonstrationen, die den Jugendlichen am Aktionstag zur Verfügung standen.

Befunde des „Datenblatt Aktionstag“

Ergänzend zu den Angaben der Jugendlichen und jungen Erwachsenen, die einen AjF-Aktionstag besucht haben, sind in Tab. 8-3 auch die Angaben der Antragsteller aus dem „Datenblatt Aktionstag“ aufgelistet.

Die Angaben der Veranstalter in Bezug auf die angebotenen Aktionselemente decken sich hierbei mehr oder weniger gut mit denjenigen der Teilnehmer. Sowohl Schüler als auch Antragsteller nennen durchschnittlich etwa fünf verschiedene Aktionselemente bzw. Demonstrationen, die am Aktionstag angeboten wurden.

Aus Tab. 8-3 wird ersichtlich, dass auch nach Aussage der Verantwortlichen an fast allen Aktionstagen ein Rauschbrillenparcours Bestandteil des Angebots der Verkehrswacht war. Etwa acht von zehn Befragten geben zudem an, am Aktionstag einen Reaktionstest bereitgestellt zu haben. Ein Pkw-Fahrsimulator wird bei mehr als drei Viertel der Veranstaltungen berichtet. Bei etwa sechs von zehn Veranstaltungen finden die Jugendlichen und jungen Erwachsenen außerdem einen Überschlagsimulator, einen Sehtest, einen Motorradsimulator und / oder einen Gurtschlitten vor. Der Bremssimulator kommt nach Aussage der Antragsteller dagegen nur in etwa drei von zehn Fällen zum Einsatz. Wie bereits aus den Angaben der AjF-Teilnehmer ersichtlich ist, sind die Aktionselemente der Unfalldemonstration und des Motorradschleiftests an den Aktionstagen am geringsten verbreitet.

⁹⁰ Für eine detailliertere Beschreibung der angebotenen Aktionselemente sei an dieser Stelle auf FUNK, HIESINGER, JÖRG (2016: 23ff) verwiesen.

⁹¹ Dabei handelt es sich um eine Ausstellung, bei der in Form von Schattenrissen und nebenstehenden Beschreibungen tatsächlich verunglückte Jugendliche und der Hergang ihrer Unfälle dargestellt werden.

Angebotene AjF-Aktionselemente	Teilnehmer			Datenblatt Aktionstag	AjF-Umsetzer- befragung ^a
	t ₁	t ₂	Gesamt		
	%			%	%
Rauschbrillenparcours	84,0	76,5	82,9	94,2	82,9
Pkw-Fahrsimulator	67,5	64,7	67,1	76,8	45,3
Überschlagsimulator	58,6	72,5	60,7	64,2	32,9
Reaktionstest	56,5	60,8	57,1	81,1	75,9
Sehtest	48,6	52,9	49,3	60,5	42,4
Gurtschlitten	49,5	44,1	48,7	56,3	37,1
Bremssimulator	47,4	53,9	48,4	28,9	31,8
Motorradsimulator	45,6	35,3	44,0	58,4	39,4
Unfalldemonstration	38,1	35,3	37,6	11,6	15,3
Motorradschleiftest ^b	1,9	2,0	1,9	1,6	1,2
Sonstige	16,3	5,9	14,7	51,1	22,4
Insgesamt	514,0	468,6	512,5	581,1	426,5
Anzahl (n)	570	102	672	190	170

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

- ^a Bei den Angaben aus der Umsetzerbefragung handelt es sich nicht um angebotene Aktionselemente, sondern um solche, die von den Befragten üblicherweise betreut werden.
- ^b Aufgrund teilweise zu geringer erwarteter Häufigkeiten wurde auf einen Signifikanztest zwischen den befragten Jugendlichen und jungen Erwachsenen der Zeitpunkte t₁ und t₂ verzichtet.

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 8-3: Angebotene AjF-Aktionselemente (Mehrfachantworten); AjF-Teilnehmer zu den Befragungszeitpunkten t₁ (Frage 12) und t₂ (Frage 15), „Datenblatt Aktionstag“ (Frage 7) und AjF-Umsetzer (Frage 95)

Mehr als die Hälfte der Antragsteller nennt bei der vorliegenden Fragestellung zudem (auch) weitere als die vorgegebenen Aktionselemente bzw. Demonstrationen. Hierbei handelt es sich in mehr als der Hälfte der Fälle um einen Infostand der durchführenden Verkehrswacht. Zehnmal oder häufiger werden außerdem Angebote zur ersten Hilfe und zur Suchtprävention, andere als die zuvor angeführten Simulatoren (Fahrradsimulator, Ablenkungssimulator), die Aktion BOB⁹² sowie Angebote zur Fahrphysik berichtet. Weitere „sonstige“ Aktionen wurden jeweils lediglich von weniger als zehn Personen angeführt.⁹³

Befunde aus der Befragung der ehrenamtlichen AjF-Umsetzer

Die letzte Datenquelle, die zur Beurteilung des Einsatzes einzelner Aktionselemente an dieser

Stelle herangezogen wird, besteht aus den Angaben zu von den AjF-Umsetzern üblicherweise betreuten Demonstrationen bzw. Simulationen. Diese Frage wurde allen Mitwirkenden in der Befragung der ehrenamtlichen AjF-Umsetzer vorgelegt, die angegeben haben, an den Aktionstagen (auch) Aktionselemente zu betreuen.

Die diesbezügliche Häufigkeitsverteilung korrespondiert mit den Angaben der Teilnehmer und auch mit denjenigen des „Datenblatt Aktionstag“ (vgl. Tab. 8-3). Demzufolge betreuen mehr als acht von zehn befragten Umsetzern (auch) den Rauschbrillenparcours. Drei Viertel der Umsetzer werden beim Reaktionstest eingesetzt und beinahe die Hälfte der Mitwirkenden beaufsichtigt (auch) den Pkw-Fahrsimulator. Bei den drei genannten Demonstrationen bzw. Simulationen handelt es sich nach Aussage der Teilnehmer sowie den Angaben des „Datenblatt Aktionstag“ gleichzeitig auch um die mit am häufigsten umgesetzten Aktionen. Auch die vergleichsweise seltene Anführung der Mitarbeit bei Unfalldemonstrationen und Motorradschleiftests erscheint plausibel, da es sich hierbei nach Aussage der Teilnehmer sowie der Antragsteller („Datenblatt Aktionstag“) um die am wenigsten weit verbreiteten Aktionselemente handelt. Etwa vier von zehn Befragten der Umsetzerbefra-

⁹² Hierbei handelt es sich um eine Initiative zur Sensibilisierung junger Fahrer für den Umgang mit Alkohol im Straßenverkehr, die in mehreren Bundesländern umgesetzt wird (vgl. LIEBER 2015).

⁹³ Die unter „Sonstiges“ zusammengefassten Angaben des „Datenblatt Aktionstag“ zu den angebotenen Aktionselementen sind in Anhang VIII, Tab. A8-3 dokumentiert.

gung geben außerdem an, beim Sehtest und / oder dem Motorradsimulator tätig zu sein und mehr als drei von zehn Befragten betreuen (auch) den Gurtschlitten, den Überschlagsimulator und / oder den Bremssimulator. Durchschnittlich geben die AjF-Umsetzer an, üblicherweise etwas mehr als vier verschiedene Aktionselemente betreut zu haben.

Vergleich der Angaben von AjF-Teilnehmern und Antragstellern zu den angebotenen Aktionselementen

Um die Angaben der AjF-Teilnehmer zu den angebotenen Aktionselementen auf ihre Plausibilität hin zu überprüfen, werden diese im Folgenden den entsprechenden Angaben der Antragsteller aus dem „Datenblatt Aktionstag“ auf der Auswertungsebene der einzelnen Befragten gegenübergestellt. Dabei beziehen sich die AjF-Teilnehmer und die Antragsteller jeweils auf dieselbe AjF-Veranstaltung, so dass Abweichungen der Angaben der Jugendlichen und jungen Erwachsenen von denen der Antragsteller darauf hindeuten, dass Besucher des Aktionstages einzelne Aktionselemente eventuell nicht zuverlässig identifizieren bzw. voneinander abgrenzen können.

Insgesamt lassen sich im Datensatz der AjF-Evaluation die Angaben von 448 Jugendlichen aus der ersten und zweiten Nachbefragung den Angaben der Antragsteller aus 48 Exemplaren des „Datenblatt Aktionstag“ gegenüber stellen.⁹⁴ Für diese Substichprobe lassen sich die Angaben der Jugendlichen und der Antragsteller direkt aufeinander beziehen. In Tab. 8-4 ist in der zweiten Spalte die Anzahl aller AjF-Teilnehmer abgetragen, die das jeweilige Aktionselement als am Aktionstag angeboten benannt haben. In der dritten Spalte findet sich für jedes Aktionselement die Anzahl derjenigen Jugendlichen und jungen Erwachsenen, für die Vergleichsdaten aus dem „Datenblatt Aktionstag“ zur Verfügung stehen, die ihren eigenen Angaben gegenübergestellt werden können. In der vierten Tabellenspalte wird die Anzahl der AjF-Teilnehmer angegeben, die nach den Angaben des „Datenblatt Aktionstag“ die jeweiligen Aktionselemente tatsächlich angeboten bekommen

⁹⁴ Hierzu werden die entsprechenden Individualdaten der Jugendlichen und die Aggregatdaten des „Datenblatt Aktionstag“ auf der Individualebene der Jugendlichen zusammengeführt. Für die weiteren 753 jugendlichen Panelteilnehmer liegt kein „Datenblatt Aktionstag“ des besuchten AjF-Aktionstages vor bzw. die Jugendlichen können keinem Aktionstag zugeordnet werden. Die Zuordnung der Jugendlichen zu den Aktionstagen erfolgte auf Basis des Namens der Schule, des Datums des Aktionstages und des Bundeslandes.

haben. Die Prozentzahlen in der fünften und sechsten Spalte beziehen sich auf diejenigen Angaben der AjF-Teilnehmer, für deren Veranstaltung Vergleichsdaten des „Datenblatt Aktionstag“ vorliegen. Die Prozentzahlen geben hierbei Auskunft darüber, bei welchem Anteil der betrachteten Fälle die Angaben der Jugendlichen und diejenigen der Antragsteller übereinstimmen oder nicht.

Betrachtet man nun die auftretenden Abweichungen zwischen den beiden Datenquellen der Teilnehmerbefragung und des „Datenblatt Aktionstag“, so wird Folgendes deutlich:

- Die Aktionselemente Gurtschlitten, Pkw-Fahrsimulator, Sehtest, Reaktionstest, Motorradsimulator, Rauschbrillenparcours und Überschlagsimulator können von den AjF-Teilnehmern offenbar zuverlässig identifiziert werden. Wenn die Jugendlichen und jungen Erwachsenen eines der genannten Angebote anführen, so findet sich dieses in jeweils mehr als neun von zehn Fällen oder – im Fall des Sehtests – in annähernd neun von zehn Fällen auch in den Angaben der Antragsteller wieder.
- Umgekehrt unterliegt die Angabe, dass am Aktionstag ein Motorradschleiftest stattgefunden hat, aufseiten der AjF-Teilnehmer augenscheinlich einer großen Unsicherheit: In den acht (!) Fällen, in denen dieses Aktionselement von den Jugendlichen genannt wurde und für die Vergleichsdaten des „Datenblatt Aktionstag“ vorliegen, wird der Motorradschleiftest von keinem einzigen Antragsteller erwähnt.
- Auch die Angaben der AjF-Teilnehmer zum Bremssimulator und der Unfalldemonstration erweisen sich als wenig zuverlässig: Im Fall des Bremssimulators wird die Angabe der Jugendlichen und jungen Erwachsenen, dieses Aktionselement an der AjF-Veranstaltung vorgefunden zu haben, lediglich zu 38,9 % von den AjF-Verantwortlichen bestätigt und im Fall der Unfalldemonstration ist dies sogar nur für etwa ein Drittel (33,8 %) der von den Teilnehmern getätigten Angaben der Fall.

Eine mögliche Erklärung für die Abweichungen der Angaben der AjF-Teilnehmer von denjenigen der Antragsteller liefert die Hypothese, dass die Jugendlichen und jungen Erwachsenen einzelne Aktionselemente miteinander verwechseln könnten. Als Hinweis auf diesen Umstand kann angeführt werden, dass mit zwei Ausnahmen in allen Fällen, in denen die Jugendlichen im Gegensatz zu den Antragstellern eine Unfalldemonstration berichtet haben, nach den Angaben des „Datenblatt Aktionstag“ auch ein Überschlagsimulator vor Ort war.

Es erscheint deshalb plausibel, dass die Jugendlichen in diesen Fällen die Unfalldemonstration mit dem Überschlagsimulator verwechselt haben.

An den Aktionstagen, an denen von den AjF-Teilnehmern im Gegensatz zu den Antragstellern das Angebot eines Bremssimulators berichtet wur-

de, stand den Teilnehmern laut „Datenblatt Aktionstag“ außerdem fast immer ein Pkw-Fahrsimulator (in 97,5 % der Fälle) und / oder ein Reaktionstest (in 93,2 % der Fälle) zur Verfügung. Auch hier erscheint eine Verwechslung des Bremssimulators mit den ähnlichen Angeboten von AjF plausibel.

Aktionselement	Anzahl aller Nennungen von AjF-Teilnehmern	Anzahl der Nennungen von AjF-Teilnehmern, für die Vergleichsdaten des „Datenblatt Aktionstag“ vorliegen	Anzahl der Nennungen die mit den Vergleichsdaten des „Datenblatt Aktionstag“ übereinstimmen	Übereinstimmung AjF-Teilnehmer / „Datenblatt Aktionstag“	Keine Übereinstimmung AjF-Teilnehmer / „Datenblatt Aktionstag“
Gurtschlitten	327	219	205	93,6	6,4
Pkw-Fahrsimulator	451	287	271	94,4	5,6
Sehtest	331	236	210	89,0	11,0
Reaktionstest	384	232	212	91,4	8,6
Bremssimulator	325	193	75	38,9	61,1
Motorradsimulator	296	194	183	94,3	5,7
Rauschbrillenparcours	557	337	337	100,0	0,0
Unfalldemonstration	253	154	52	33,8	66,2
Motorradschleiftest	13	8	0	0,0	100,0
Überschlagsimulator	408	224	220	98,2	1,8

Tab. 8-4: Prüfgruppe: Vergleich der Angaben von AjF-Teilnehmern und Antragstellern zu den angebotenen Aktionselementen; „Datenblatt Aktionstag“ (Frage 7) und AjF-Teilnehmer zu den Befragungszeitpunkten t_1 (Frage 12) und t_2 (Frage 15)

Für die weiteren Datenanalysen in diesem Kapitel werden daraus folgende Schlüsse gezogen:

- Hinsichtlich sechs von neun Aktionselementen lässt sich eine große Übereinstimmung zwischen den Angaben der Antragsteller („Datenblatt Aktionstag“) und der Wahrnehmung der Jugendlichen feststellen. Die entsprechenden Abweichungen zwischen den Angaben der Antragsteller und der Jugendlichen erscheinen für die weitere Datenanalyse als vernachlässigbar. Aus Sicht des Forschungsnehmers spricht außerdem nichts gegen die Annahme, dass die große Übereinstimmung bei diesen Aktionselementen auch auf die Jugendlichen übertragen werden kann, für die keine Informationen aus dem „Datenblatt Aktionstag“ vorliegen.
- Mit den wenigen Nennungen der Jugendlichen zum Motorradschleiftest werden, vor dem Hintergrund der Informationen aus dem „Datenblatt Aktionstag“, im Zuge der formativen Evaluation keine weiteren Auswertungen mehr vorgenommen.
- Aufgrund der gravierenden Differenzen zwischen den Angaben der Antragsteller und der

Jugendlichen hinsichtlich der Aktionselemente Bremssimulator und Unfalldemonstration wird in der weiteren Datenanalyse der formativen Evaluation ein sehr konservatives Verfahren gewählt: Hinsichtlich dieser beiden Aktionselemente wird nur auf die Jugendlichen aus der Subgruppe jener Befragten zurückgegriffen, für deren AjF-Aktionstag auch ein „Datenblatt Aktionstag“ vorliegt. Nur für diese Jugendlichen kann das Angebot eines Bremssimulators oder einer Unfalldemonstration über die Angaben der Antragsteller verifiziert werden. Aufgrund fehlender Datenblätter können damit allerdings die Antworten des Großteils der Jugendlichen zu diesen beiden Aktionselementen – unabhängig davon ob tatsächlich ein Bremssimulator oder eine Unfalldemonstration angeboten wurde – nicht ausgewertet werden.

8.2.2 AjF-Teilnehmer: Teilnahme an Aktionselementen

Im Anschluss an die Frage nach dem Angebot an Aktionselementen wurden die AjF-Teilnehmer im Rahmen der formativen Evaluation auch danach gefragt, welche der Simulationen bzw. Demonstrationen sie selbst ausprobiert und bei welchen sie längere Zeit oder nur kurz zugeschaut haben (vgl. Bild 8-7).⁹⁵ Fokussiert man sich darauf, welche Aktionen die Jugendlichen und jungen Erwachsenen selbst ausprobiert haben, sofern die einzelnen Aktionselemente angeboten worden sind, ergibt sich folgendes Bild:

Besonders häufig werden von den AjF-Teilnehmern die Angebote des Reaktionstests und des Rauschbrillenparcours genutzt. Hierzu geben jeweils mehr als zwei Drittel der Befragten, die die betreffenden Aktionselemente vorgefunden haben, an, diese auch selbst ausprobiert zu haben.

Der Überschlagn- und der Bremssimulator sowie der Sehtest werden von etwa sechs von zehn Jugendlichen ausprobiert. Gleichzeitig ist der Sehtest auch jenes Aktionselement, das von den AjF-Teilnehmern am häufigsten nicht frequentiert wird: Etwa ein Fünftel der Jugendlichen schaut dort nicht zu. Es ist also davon auszugehen, dass am Sehtest entweder selbst teilgenommen, oder dieser nicht beachtet wird. Anderen Jugendlichen wird bei der Durchführung des Sehtests weniger zugeschaut. Etwa die Hälfte der befragten Teilnehmer probiert zudem den Pkw-Fahrsimulator und den Gurtschlitten aus.

Der Motorrad Simulator erfreut sich dagegen einer etwas geringeren Beliebtheit unter den Jugendlichen und jungen Erwachsenen: Er wird lediglich von etwa einem Drittel der Befragten, die ein solches Angebot berichtet haben, selbst genutzt. Länger zugeschaut haben beim Motorrad Simulator jedoch immerhin 37,7 %.

Bei der Unfalldemonstration ist keine aktive Mitwirkung der Besucher vorgesehen. Insofern passen die vorgegebenen Antwortkategorien nicht zum Aktionselement. Addiert man in diesem Fall die Antwortkategorien „länger zugeschaut“ und „Aktion ausprobiert“ und interpretiert sie als längeres Zuschauen bei der Demonstration⁹⁶, findet dieses Ak-

tionselement großen Anklang unter den AjF-Besuchern: 82,7 % der Jugendlichen haben sich intensiv damit beschäftigt. Einen höheren Anteil an Teilnehmern, die eine Aktion ausprobiert oder dieser länger zugeschaut hat, gibt es lediglich beim Überschlagnsimulator (88,4 %) und dem Rauschbrillenparcours (85,9 %).

Im Anschluss an die Fragen zur tatsächlichen Nutzung der angebotenen Aktionselemente durch die AjF-Teilnehmer wurde im Online-Fragebogen eine weitere Filterbedingung aktiv. Diese leitete sämtliche Befragten, die ein angebotenes Aktionselement entweder selbst ausprobiert oder dieses längere Zeit beobachtet haben, zu einer kurzen Reihe von Folgefragen, die sich auf dieses Aktionselement bezogen. Dabei wurde sowohl auf kognitive und affektive als auch auf verhaltensbezogene Aspekte eingegangen. Die einzelnen Fragestellungen lauteten hierbei

- „Ich habe bei dem Aktionselement etwas Neues über Verkehrssicherheit erfahren“,
- „Der Leiter des Aktionselements hat mich und andere motiviert, es auszuprobieren“,
- „Der Leiter des Aktionselements hat die Funktionsweise verständlich erklärt“,
- „Es hat Spaß gemacht, das Aktionselement auszuprobieren“,⁹⁷
- „Das Aktionselement hat mich angeregt, meine Einstellungen zur Verkehrssicherheit zu ändern“ und
- „Das Aktionselement hat mich motiviert, etwas an meinem Verhalten im Straßenverkehr zu ändern“.

Um das Zutreffen der präsentierten Aussagen zu beurteilen, stand den Jugendlichen und jungen Erwachsenen eine sechsstufige Likert-Skala zur Verfügung, deren Pole mit den Aussagen „Stimme überhaupt nicht zu“ (Wert „1“) und „Stimme voll und ganz zu“ (Wert „6“) verbalisiert waren. Die Werte „2“ bis „5“ dienten dazu, den Befragten eine Abstufung ihrer Aussage zwischen den beiden Endpunkten der Skala zu ermöglichen. Im Folgenden werden die einzelnen Items zur Beurteilung der Aktionselemente jeweils nach den angebotenen Aktionselementen differenziert dargestellt und diskutiert.

⁹⁵ Die nach den Befragungszeitpunkten t_1 und t_2 differenzierten Häufigkeiten der Angaben der AjF-Teilnehmer sind in Anhang VIII, Tab. A8-Teil dokumentiert.

⁹⁶ Die Gleichsetzung von „Zuschauen“ mit „Ausprobieren“ in der subjektiven Wahrnehmung / Interpretation der eigenen Zuschauer- / Teilnehmerrolle unter den Jugendlichen erscheint durchaus plausibel.

⁹⁷ Dieses Item wurde nur abgefragt, wenn die Jugendlichen das Aktionselement auch selbst ausprobiert haben.

8.2.3 Bewertung der Aktionselemente: Vermittlung neuer Inhalte zur Verkehrssicherheit

AjF-Teilnehmer

Betrachtet man in diesem Zusammenhang zunächst die Zustimmung der Befragten zu der Aussage „Ich habe bei diesem Aktionselement etwas Neues über Verkehrssicherheit erfahren“, so zeigt sich folgendes Bild (vgl. Bild 8-8):

Insgesamt erfährt die Aussage, durch die angebotenen Aktionselemente seien neue Wissensinhalte an die Zielgruppe vermittelt worden, unter den Befragten eine breite Zustimmung. Die Maße der zentralen Tendenz weisen den Überschlagsimulator dabei als diejenige Demonstration aus, die bei den AjF-Teilnehmern, nach deren eigener Aussage, den größten Lerneffekt zeitigt. Bei diesem Aktionselement stimmen annähernd zwei Drittel der Befragten „voll und ganz“ der Aussage zu, durch die Nutzung dieses Angebots am Aktionstag etwas Neues über Verkehrssicherheit erfahren zu haben. Bei diesem Aktionselement ist umgekehrt die Verneinung, etwas Neues gelernt zu haben, – gemessen an den drei niedrigsten Antwortkategorien – mit 12,5 % am geringsten.

Im Fall der Aktionselemente Gurtschlitten, Bremsimulator, Reaktionstest und Rauschbrillenparcours wählt die Mehrheit der Befragten die Antwortkategorie „5“ oder „6“, um ihre Zustimmung zur vorgelegten Aussage auszudrücken. AjF-Teilnehmer, die einer Unfalldemonstration beigezogen haben, verorten sich ebenfalls zu beinahe fünfzig Prozent auf den beiden obersten Antwortkategorien. Für das Aktionselement Bremsimulator stimmen sogar mehr als die Hälfte der Jugendlichen der Aussage „voll und ganz“ zu, etwas Neues über Verkehrssicherheit erfahren zu haben.

Etwa ein Fünftel der Befragten lehnt dagegen die Aussage (eher) ab, beim Bremsimulator bzw. beim Gurtschlitten etwas Neues gelernt zu haben (Antwortkategorien „1“ bis „3“). Jeweils circa ein Viertel gibt dies bezüglich der Unfalldemonstration, des Bremsimulators und des Reaktionstests an. Rund drei von zehn Befragten lehnen zudem die Aussage (eher) ab, beim Zuschauen oder Ausprobieren des Rauschbrillenparcours etwas Neues gelernt zu haben.

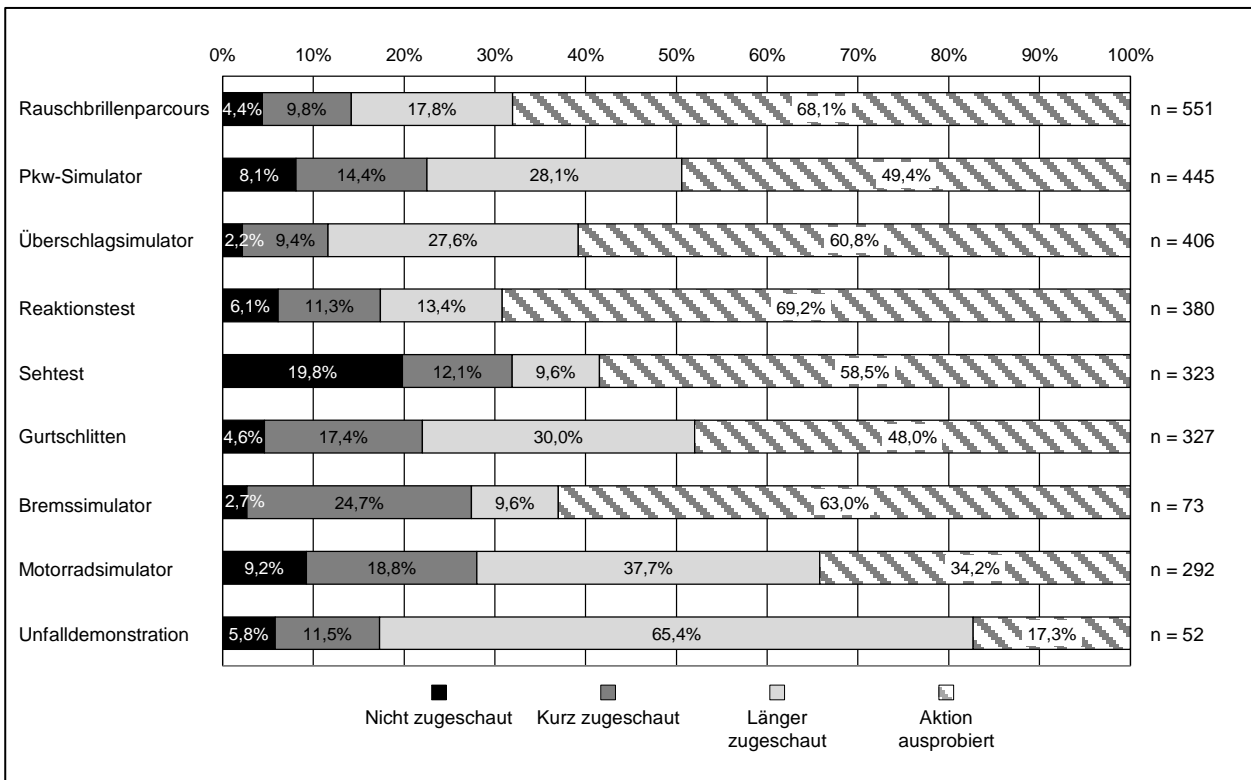


Bild 8-7: Prüfling: Teilnahme an AjF-Aktionselementen; Befragungszeitpunkte t₁ (Frage 13) und t₂ (Frage 16)

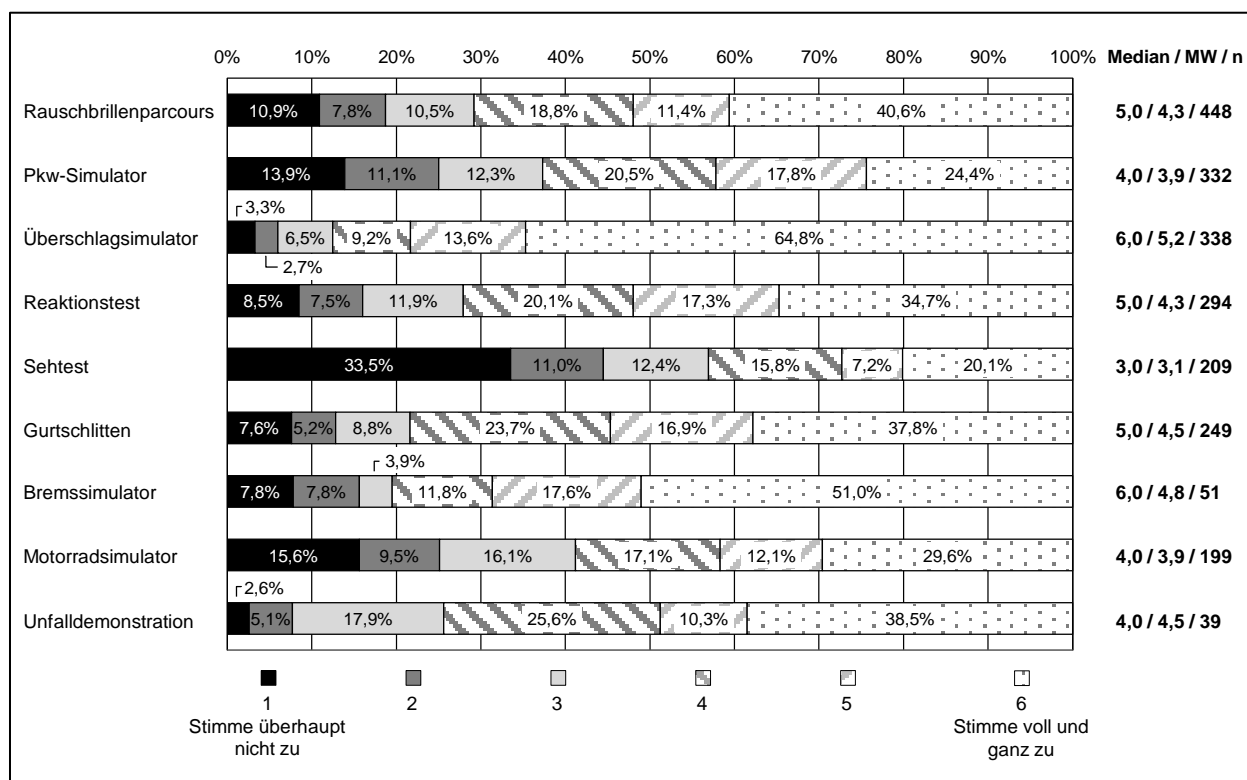


Bild 8-8: Prüfgruppe: Vermittlung neuer Inhalte zur Verkehrssicherheit – nach angebotenen AjF-Aktionselementen; Befragungszeitpunkte t_1 (Frage 14) und t_2 (Frage 17)

Als etwas weniger lehrreich als die zuvor genannten Aktionselemente empfinden die Jugendlichen und jungen Erwachsenen das Ausprobieren oder längere Beobachten der Pkw- und Motorrad-Simulatoren. Hier liegen Mittelwert und Median der geäußerten Zustimmungen in etwa auf Höhe des vierten Skalenpunktes der sechsstufigen Antwortskala. Bei diesen beiden Aktionselementen verorten sich außerdem etwa vier von zehn Befragten in den drei untersten Antwortkategorien. Dieser Befund überrascht insofern nicht, als die Mehrheit der Jugendlichen (54,2 %, vgl. Tab. 4-13) bereits eine Fahrerlaubnis besitzt. Unter den Fahrern verfügen insgesamt 52,5 % über eine Fahrerlaubnis für motorisierte Zweiräder und 87,0 % über eine Fahrerlaubnis der Klasse BF17 / B (vgl. Tab. 4-14). Vor diesem Hintergrund kann plausibler Weise unterstellt werden, dass die entsprechenden Simulationen hinsichtlich des Realitätsbezugs nicht mit dem Erfahrungsaufbau im Realverkehr konkurrieren können.

Der Sehtest vermittelt den AjF-Teilnehmern im Vergleich mit den restlichen Aktionselementen weniger neue Inhalte zur Verkehrssicherheit. Hier zeigt sich mit 56,9 % der höchste Anteil an Befragten, die die Aussage (eher) ablehnen, etwas Neues über Verkehrssicherheit erfahren zu haben. Dies ist insofern nicht überraschend, als die Teil-

nahme am Aktionselement „Sehtest“ den Jugendlichen vor allem eine realistische Einschätzung der eigenen Sehfähigkeit vermitteln und diese bei schlechter Sehfähigkeit dazu motivieren soll, einen Augenarzt aufzusuchen (vgl. DVW 2015b). Der Bezug zu verkehrssicherem Verhalten wird bei diesem Aktionselement also mittelbar hergestellt und steht weniger im Fokus.

Zwischen Teilnehmern der ersten und zweiten Nachbefragung zeigen sich keine statistisch signifikanten Unterschiede hinsichtlich ihres Antwortverhaltens zu der hier behandelten Fragestellung (vgl. Tab. A8-Verm in Anhang VIII).

Ehrenamtliche Umsetzer

Wie bereits im Fall der Jugendlichen und jungen Erwachsenen bewerten auch die ehrenamtlichen Umsetzer von AjF die Wirksamkeit der Aktionselemente in Bezug auf die Vermittlung neuer Inhalte zur Verkehrssicherheit pauschal weit überwiegend positiv (vgl. Bild 8-9). So stimmen etwa vier von zehn Mitwirkenden jeweils „eher“ oder „voll und ganz“ der Aussage zu, dass bei den Besuchern der Aktionstage durch die Aktionselemente ein Lerneffekt erzielt werden kann. Da zudem 14,9 % der Befragten eine teilweise Zustimmung zur vorgelegten Aussage äußern, verbleibt kein

Ehrenamtlicher, der einen Lerneffekt unter den Teilnehmern „eher nicht“ oder „überhaupt nicht“ ausmachen kann.

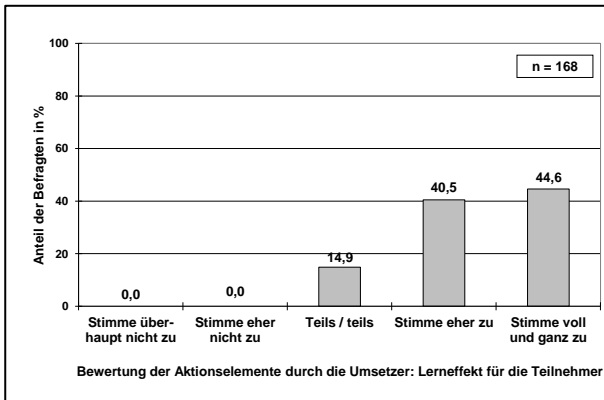


Bild 8-9: Bewertung der Aktionselemente durch die AjF-Umsetzer: Lerneffekt für die Teilnehmer; Umsetzerbefragung (Frage 97)

8.2.4 Bewertung der Aktionselemente: Motivierung der Teilnehmer zum Ausprobieren

AjF-Teilnehmer

Im Vergleich zum zuvor betrachteten Item ergibt sich hinsichtlich der Fragestellung, ob der Betreuer des Aktionselements die Teilnehmer zum Ausprobieren motiviert hat, unter den Teilnehmern der AjF-Aktionstage eine deutlich geringere Streuung der Maße der zentralen Tendenz zwischen den einzelnen Aktionselementen (vgl. Bild 8-10). Mit Ausnahme des Sehtests und der Unfalldemonstration, die mit einem arithmetischen Mittelwert von $\bar{x} = 3,9$ bzw. $\bar{x} = 3,6$ die niedrigsten Ausprägungen dieser Maßzahl verzeichnen, liegen die Durchschnittswerte aller Aktionselemente zwischen den Skalenpunkten „4“ und „5“.⁹⁸ D. h. die Befragten bringen durchschnittlich eine eher hohe Zustimmung zu der vorgelegten Aussage zum Ausdruck, wobei der Überschlagsimulator in den Bewertungen der Befragten erneut am besten abschneidet.

Dementsprechend ist die Ablehnung der Aussage, dass der Leiter des Aktionselements die Jugendlichen motiviert hat, die Aktion auszuprobieren, mit 16,0 % in den drei untersten Antwortkategorien unter allen Aktionselementen beim Überschlagsimulator am schwächsten ausgeprägt. Die exponierte Rolle der Motivierung zum Ausprobieren des Überschlagsimulators überrascht insofern nicht, als dieses Aktionselement für die Jugendlichen beson-

ders spektakulär, und für den umsetzenden Ehrenamtlichen – aufgrund der möglichen Verletzungsgefahr für die Teilnehmer – besonders erklärungs- und motivierungsbedürftig ist. Außerdem erfordert das Ausprobieren viel Engagement und Überwindung von den Nutzern, vor allem weil kaum einer der Jugendlichen die Situation des Entsteigens aus einem überschlagenen Auto bereits selbst erlebt hat.

Weitere hohe Zustimmungsraten zur Teilnehmermotivierung durch die Betreuer der Aktionselemente zeigen sich für den Rauschbrillenparcours, den Bremssimulator und den Reaktionstest. Die Teilnehmermotivierung durch die Leiter der Aktionselemente Pkw-Simulator und Gurtschlitten wird von den Jugendlichen etwas verhaltener beurteilt. Eine Nichtzustimmung zur Motivierung durch den Leiter der Aktionselemente (Antwortkategorien „1“ bis „3“) zeigt sich bei fast der Hälfte der dazu Befragten hinsichtlich der Unfalldemonstration (47,4 %) und bei über einem Drittel der dazu Befragten unter Personen, die beim Sehtest (42,3 %) oder dem Motorradsimulator (34,7 %) länger zugeschaut oder diese Aktionselemente selbst ausprobiert haben.

Zwischen Befragungsteilnahmen zu den Zeitpunkten t_1 und t_2 offenbart sich kein statistisch signifikanter Unterschied hinsichtlich der vorgenommenen Bewertungen zum hier diskutierten Item (vgl. Tab. A8-Mot in Anhang VIII).

Ehrenamtliche Umsetzer

Analog zur Fragestellung unter den AjF-Teilnehmern, ob sie zum Ausprobieren der Aktionselemente motiviert wurden, wurde unter den ehrenamtlichen Umsetzern von AjF erhoben, ob es ihnen leicht fällt, die Besucher der Aktionstage zum Ausprobieren der Aktionselemente zu motivieren. Dieser Aussage stimmt etwa einer von drei Ehrenamtlichen teilweise zu (vgl. Bild 8-11). In knapp vier von zehn Fällen wählen die Befragten hier die Antwortoption „Stimme eher zu“ und etwa ein Viertel der Mitwirkenden äußert seine uneingeschränkte Zustimmung zur vorgelegten Aussage. Es findet sich kaum ein AjF-Umsetzer, der die Aussage, es sei leicht, die Teilnehmer zum Ausprobieren zu motivieren, (eher) ablehnt.

⁹⁸ Im Fall der Unfalldemonstration verwundert dieser Befund jedoch insofern nicht, als hier keine aktive Mitwirkung der Teilnehmer vorgesehen ist.

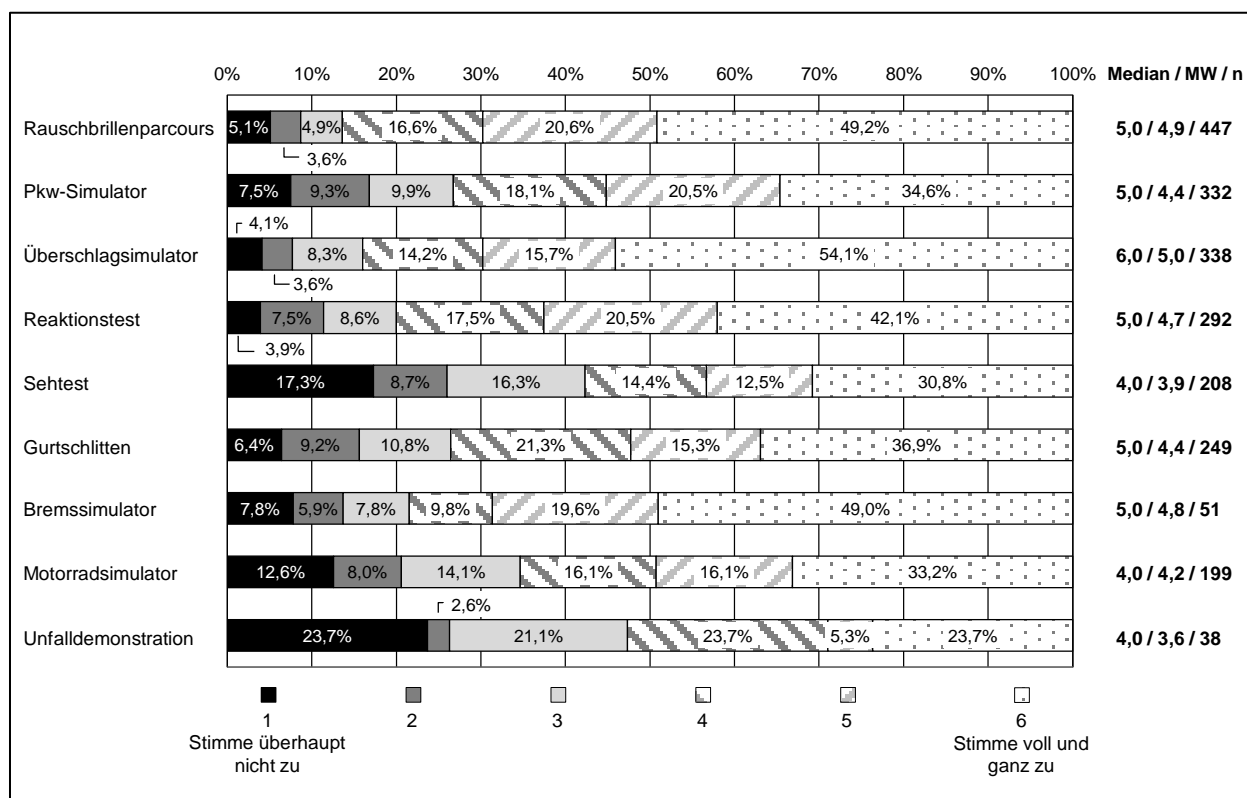


Bild 8-10: Prüfgruppe: Teilnehmermotivierung zum Ausprobieren der Aktionselemente – nach angebotenen AjF-Aktionselementen; Befragungszeitpunkte t_1 (Frage 14) und t_2 (Frage 17)

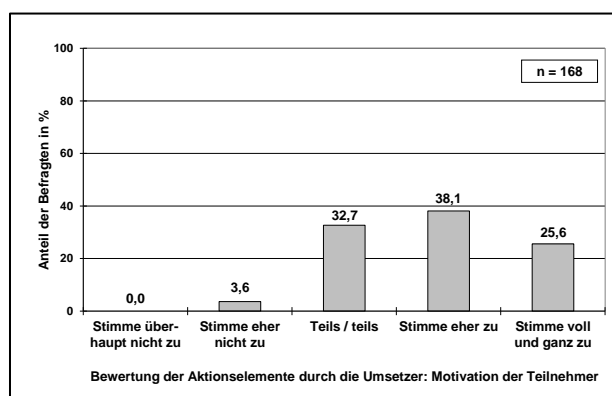


Bild 8-11: Bewertung der Aktionselemente durch die AjF-Umsetzer: Motivierung der Teilnehmer; Umsetzerbefragung (Frage 97)

8.2.5 Bewertung der Aktionselemente: Verständliche Erklärung

Noch etwas bessere Bewertungen als im Fall der Motivierung zum Ausprobieren nehmen die AjF-Teilnehmer in der formativen Evaluation hinsichtlich der Fragestellung vor, ob die Leiter der Aktionselemente deren Funktionsweise verständlich erklären (vgl. Bild 8-12). Mit Ausnahme des Sehtests, der Unfalldemonstration und des Motorradsimulators liegen die durchschnittlichen Anga-

ben der Befragten zu allen Items zwischen der zweithöchsten und der höchsten Antwortkategorie und auch im Fall der drei erstgenannten Aktionselemente nur knapp darunter. D. h. hinsichtlich der verständlichen Erklärung der Angebote am Aktionstag besteht nach Aussage der Jugendlichen und jungen Erwachsenen nur wenig Raum für Verbesserungen aufseiten der Ehrenamtlichen. Die größte Ablehnung für das verständliche Erklären – gemessen am Anteil der Befragten, die sich in den drei untersten Antwortkategorien verorten – offenbart sich mit jeweils rund 18 % beim Sehtest, der Unfalldemonstration und dem Motorradsimulator.⁹⁹ Erneut errechnen sich keine signifikanten Unterschiede zwischen dem Antwortverhalten von Teilnehmern der ersten und zweiten Nachbefragung (vgl. Tab. A8-Erkl in Anhang VIII).

⁹⁹ Hier muss allerdings erneut auf die Sonderrolle der Unfalldemonstration hingewiesen werden: Da bei diesem Aktionselement keine aktive Mitwirkung der Teilnehmer vorgesehen ist, erfordert dieses möglicherweise auch keine intensiven begleitenden Erklärungen der Ehrenamtlichen.

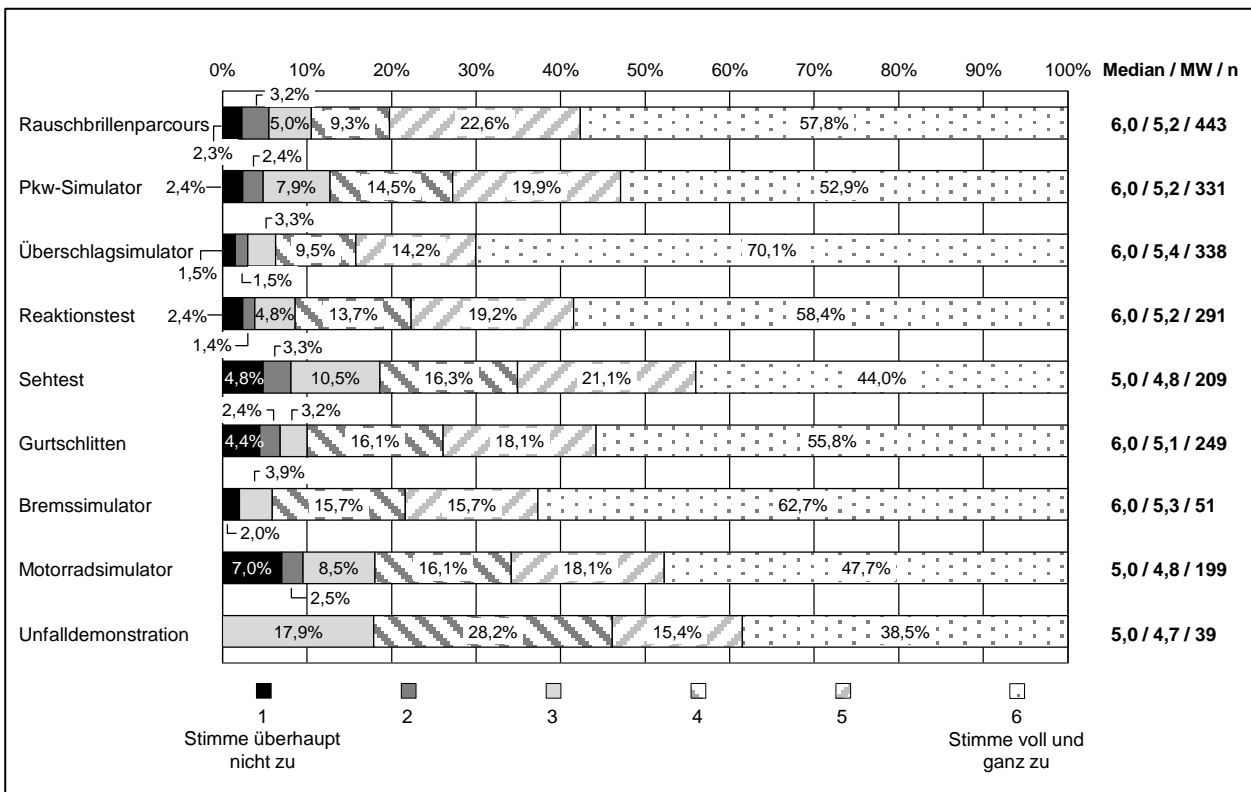


Bild 8-12: Prüfgruppe: Verständliche Erklärung der Funktionsweise – nach angebotenen AjF-Aktionselementen; Befragungszeitpunkte t_1 (Frage 14) und t_2 (Frage 17)

8.2.6 Bewertung der Aktionselemente: Spaßempfinden beim Ausprobieren

AjF-Teilnehmer

Um eine Einstellungsänderung mit Bezug auf Verkehrssicherheit zu erzielen, ist nicht nur die Ansprache der kognitiven Komponente, sondern auch der affektiven Komponente der Einstellungen relevant. Außerdem ist zu vermuten, dass Jugendliche und junge Erwachsene sich im Fall positiver Emotionen, die mit dem Ausprobieren der Aktionselemente einhergehen, eher mit Gleichaltrigen über die Inhalte des Aktionstages austauschen. Daher wurden die Jugendlichen in der formativen Evaluation auch danach gefragt, ob ihnen das Ausprobieren des jeweiligen Aktionselements Spaß gemacht hat.¹⁰⁰

Ähnlich wie beim Item zur verständlichen Erklärung der Funktionsweise nehmen die Befragten auch zu dieser Aussage ausnehmend gute Bewertungen

des Angebots am Aktionstag vor (vgl. Bild 8-13), die sogar noch etwas stärker ausgeprägt sind als bei der zuvor behandelten Fragestellung. Mit Ausnahme des Sehtests, der hier deutlich abfällt, bereitet den Befragten das Ausprobieren der Aktionselemente augenscheinlich große Freude. Durchschnittlich bekunden die Jugendlichen und jungen Erwachsenen durchweg Zustimmungen, die sich zwischen der zweithöchsten und der höchsten Antwortkategorie bewegen. Allerdings muss dabei unterstellt werden, dass die Jugendlichen, die von einem Aktionselement nicht emotional berührt werden, bei diesem wohl kaum länger zuschauen oder dieses sogar ausprobieren. Trotzdem kann festgehalten werden, dass die bei AjF verwendeten Aktionselemente bei ihren Nutzern offenbar starke affektive Reaktionen hervorrufen und einen positiven Anklang in der anvisierten Zielgruppe finden.

¹⁰⁰ Jugendliche, die an einem Aktionselement nur länger zusehen, sind in den Auswertungen in diesem Abschnitt also nicht enthalten. Auf die Berücksichtigung des Aktionselementes „Unfalldemonstration“ wurde bei der Auswertung der Angaben zum Spaßempfinden verzichtet, da die Antwortalternative „Das habe ich selbst ausprobiert“ hier keine sinnvolle Aussage darstellt.

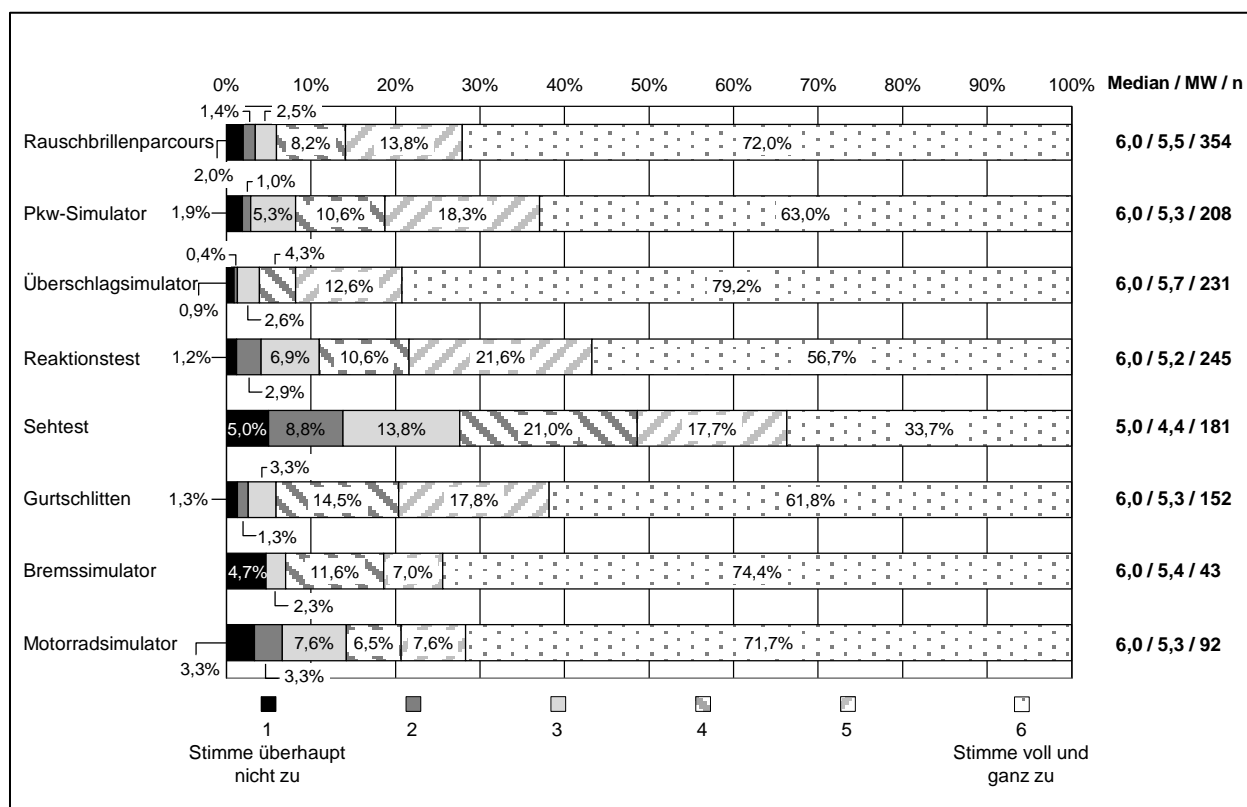


Bild 8-13: Prüfgruppe: Spaßempfinden beim Ausprobieren – nach angebotenen AjF-Aktionselementen; Befragungszeitpunkte t_1 (Frage 14) und t_2 (Frage 17)

Zu erwähnen ist außerdem, dass Befragte der zweiten Nachbefragung den Rauschbrillenparcours hinsichtlich des Spaßempfindens beim Ausprobieren noch etwas besser bewerten als Personen, die ihre Angabe zum Zeitpunkt t_1 getätigt haben (vgl. Tab. A8-Spa in Anhang VIII). Dieser Unterschied zwischen den Antworten aus erster und zweiter Nachbefragung erweist sich als statistisch signifikant. Als Maß der Effektstärke berechnet sich ein Cohens d von 0,2, das einen kleinen Effekt signalisiert.

Ehrenamtliche Umsetzer

Analog zur Befragung der Jugendlichen und jungen Erwachsenen wurde auch den ehrenamtlichen Umsetzern von AjF eine Frage dazu vorgelegt, wie sie das Spaßempfinden der Teilnehmer beim Ausprobieren der Aktionselemente bewerten. Diesbezüglich nehmen die Ehrenamtlichen ähnlich gute Bewertungen vor wie die Prüfgruppenangehörigen der Teilnehmerbefragung (vgl. Bild 8-14): So findet sich kein einziger Mitwirkender, der die Aussage, dass es den Jugendlichen Spaß macht, die Aktionselemente auszuprobieren, „eher“ oder „voll und ganz“ ablehnt. Etwas mehr bzw. etwas weniger als vier von zehn Befragten stimmen der vorgelegten

Aussage „eher“ bzw. „voll und ganz“ zu und 16,8 % der Ehrenamtlichen bestätigen den mit den Aktionselementen verbundenen Spaßfaktor zumindest teilweise.

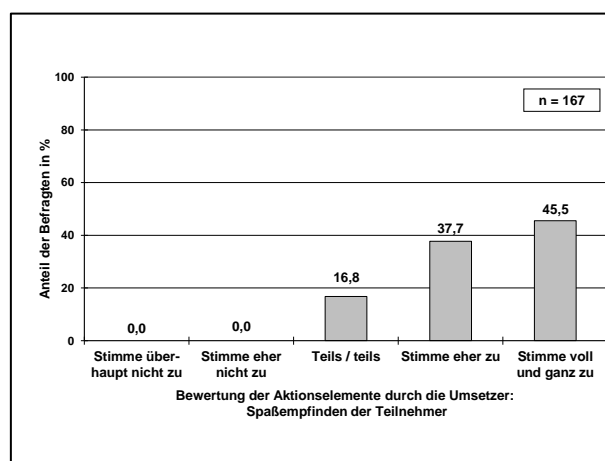


Bild 8-14: Bewertung der Aktionselemente durch die AjF-Umsetzer: Spaßempfinden der Teilnehmer; Umsetzerbefragung (Frage 97)

8.2.7 Bewertung der Aktionselemente: Anregung zu Einstellungsänderungen

AjF-Teilnehmer

Eine entscheidende Frage im Zusammenhang mit der Beurteilung der Wirkung von AjF stellt das Potential der untersuchten Aktionstage zur Hervorrufung von Einstellungsänderungen unter den Teilnehmern dar. Daher wurde den Jugendlichen und jungen Erwachsenen im Rahmen der formativen Evaluation auch die Frage vorgelegt, ob sie durch das Ausprobieren bzw. längere Beobachten der Aktionselemente dazu angeregt wurden, ihre Einstellung zur Verkehrssicherheit zu überdenken. Die Aussagen der Befragten zu dieser Thematik sind in Bild 8-15 abgetragen.

In der Gesamtschau der diesbezüglichen Befunde ist festzustellen, dass sich die durchschnittlichen Zustimmungen der Jugendlichen und jungen Erwachsenen größtenteils zwischen dem vierten und fünften Skalenpunkt bewegen. Die Befragten äußern also eine eher hohe Zustimmung zu der Aussage, dass die Aktionselemente sie zu einer Einstellungsänderung angeregt haben. Am stärksten ausgeprägt ist dieses Antwortverhalten im Fall des Überschlagsimulators ($\bar{x} = 4,6$), der die Teilnehmer somit augenscheinlich am nachhaltigsten beeindruckt. Jedoch lehnt selbst hier – gemessen am Anteil der Befragten in den drei niedrigsten Antwortkategorien – ein Fünftel der Befragten die Aussage (eher) ab, durch das Aktionselement zu einer Einstellungsänderung angeregt worden zu sein.

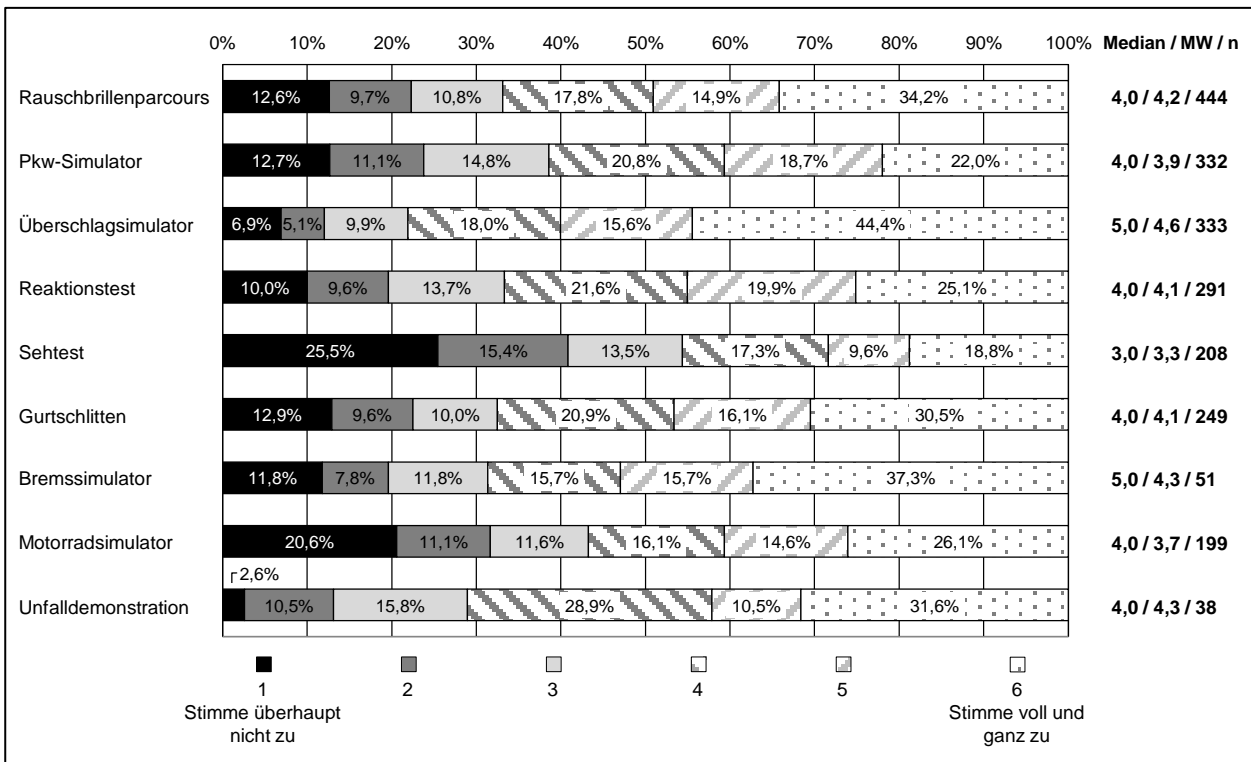


Bild 8-15: Prüfgruppe: Anregung zur Einstellungsänderung – nach angebotenen AjF-Aktionselementen; Befragungszeitpunkte t_1 (Frage 14) und t_2 (Frage 17)

Im Fall des Bremssimulators sowie der Unfalldemonstration beträgt der arithmetische Mittelwert der Zustimmungen jeweils $\bar{x} = 4,3$, so dass auch diesen Aktionselementen von den Jugendlichen und jungen Erwachsenen ein eher hohes Potential zur Herbeiführung von Einstellungsänderungen zugesprochen wird. Nichtsdestotrotz finden sich bei diesen Aktionselementen auch jeweils etwa drei von zehn Befragten, die die vorgelegte Aussage (eher) ablehnen.

Den Pkw- und Motorradsimulatoren wird von den Befragten dagegen nur ein geringeres Potential zur Hervorrufung von Einstellungsänderungen zugesprochen: Die Durchschnittswerte für diese Aktionselemente liegen knapp unterhalb des vierten Skalenpunktes der verwendeten Antwortskala. Rund vier von zehn Befragten lehnen die Aussage, bei diesen Aktionselementen eine Anregung zur Einstellungsänderung bekommen zu haben, dagegen (eher) ab.

Das Gleiche gilt im Fall des Rauschbrillenparcours, des Reaktionstests und des Gurtschlittens für etwa ein Drittel der Befragten.

Im Fall des Sehtests ordnet sich die Mehrheit der AjF-Teilnehmer bei der vorliegenden Fragestellung in der unteren Hälfte der Antwortskala ein. Allerdings ist eine Wirkung auf die Einstellungen der Befragten zur Verkehrssicherheit vom Sehtest, im Vergleich zu den anderen Aktionselementen, auch am wenigsten zu erwarten.

Für das Antwortverhalten hinsichtlich der Anregung zu Einstellungsänderungen ist es unerheblich, ob die entsprechende Frage den AjF-Teilnehmern zum Zeitpunkt t_1 oder t_2 vorgelegt wurde (vgl. Tab. A8-Einst in Anhang VIII).

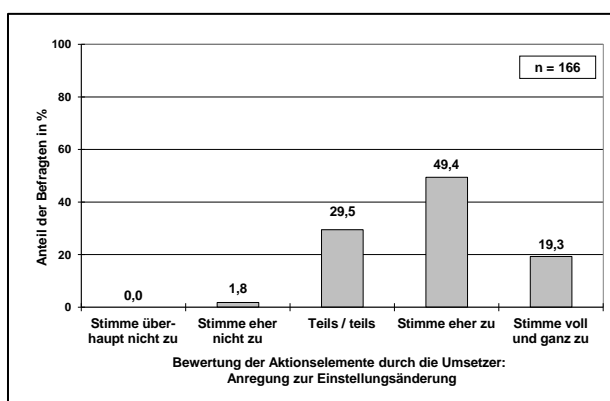


Bild 8-16: Bewertung der Aktionselemente durch die AjF-Umsetzer: Anregung zur Einstellungsänderung; Umsetzerbefragung (Frage 97)

Ehrenamtliche Umsetzer

Auch die Mitwirkenden an AjF wurden im Rahmen der Umsetzerbefragung nach ihrer Einschätzung zur Herbeiführung von Einstellungsänderungen durch die Aktionselemente gebeten. Diese wird von den Betreuern der Aktionselemente bzw. Demonstrationen geringfügig zurückhaltender bewertet als die zuvor behandelten Aspekte (vgl. Bild 8-16): Etwa drei von zehn Befragten stimmen der vorgelegten Aussage teilweise zu und etwa die Hälfte der Ehrenamtlichen äußert eine eingeschränkte Zustimmung zur Anregung einer Einstellungsänderung durch die Aktionselemente. Etwa ein Fünftel der Mitwirkenden schließt sich der vorgelegten Aussage dagegen vollumfänglich an. Wie bereits bei den zuvor vorgenommenen Bewertungen wählen nur sehr wenige Ehrenamtliche eine der beiden unteren Antwortkategorien und drücken damit eine (teilweise) Ablehnung der Aussage aus, dass die Teilnehmer durch die Aktionselemente zu Einstellungsänderungen angeregt werden.

8.2.8 Bewertung der Aktionselemente: Anregung zu Verhaltensänderungen

AjF-Teilnehmer

Die abschließende Fragestellung der formativen Evaluation im Zusammenhang mit den Aktionselementen befasst sich damit, ob die Teilnahme an den Simulationen bzw. Demonstrationen die Jugendlichen und jungen Erwachsenen dazu anregt, ihr Verhalten im Straßenverkehr zu ändern.

Hierzu finden sich überwiegend zustimmende Äußerungen in der Prüfgruppe der AjF-Teilnehmer, wenngleich diese durchschnittlich etwas geringer ausfallen als im Fall der Anregung zu Einstellungsänderungen (vgl. Bild 8-17). Erneut tritt der Überschlagsimulator als dasjenige Angebot am Aktionstag hervor, das unter den Teilnehmern, laut deren eigener Aussage, am ehesten Veränderungen anregt. Eine ähnlich stark ausgeprägte Zustimmung der Jugendlichen findet sich sonst lediglich noch im Fall der Unfalldemonstration, die offenbar auch einen bleibenden Eindruck bei den AjF-Teilnehmern hinterlässt. Jedoch verortet sich auch im Fall der beiden genannten Aktionselemente fast ein Drittel der Befragten in den unteren drei Antwortkategorien und lehnt somit die Aussage, durch das Aktionselement zu einer Verhaltensänderung angeregt worden zu sein, (eher) ab.

Die Maße der zentralen Tendenz liegen in den restlichen Items mit Ausnahme des Sehtests, der in diesem Zusammenhang die geringste Zustimmung erhält, in etwa auf Höhe des vierten Skalenpunktes, so dass unter den Prüfgruppenangehörigen eine Tendenz zur Zustimmung zur vorgelegten Aussage zu beobachten ist.

Eine (tendenzielle) Verneinung der Anregung zur Verhaltensänderung äußern – in Bezug auf die unterschiedlichen Aktionselemente – zwischen 29,4 % (Überschlagsimulator) und 56,8 % (Sehtest) der AjF-Teilnehmer.

Befragte der zweiten Nachbefragung äußern sich nicht signifikant unterschiedlich zur Verhaltensrelevanz der von ihnen genutzten Aktionselemente, als dies für Befragte der ersten Nachbefragung der Fall ist (vgl. Tab. A8-Verh in Anhang VIII).

Ehrenamtliche Umsetzer

Auch zur Frage nach der Anregung zu Verhaltensänderungen durch die Teilnahme an Aktionselementen existiert in der Umsetzerbefragung ein Äquivalent zur Fragestellung in der formativen Evaluation unter den Jugendlichen und jungen Erwachsenen. Die Zustimmungen der Ehrenamtli-

chen zur Aussage „Ich habe den Eindruck, dass die Jugendlichen durch die Aktionselemente dazu angeregt werden, bestimmte Verhaltensweisen im Zusammenhang mit dem Auto- / Mopedfahren zu ändern“ können wie folgt charakterisiert werden (vgl. Bild 8-18):

Beinahe die Hälfte der Mitwirkenden stimmt der vorgelegten Aussage „eher“ zu und fast zwanzig

Prozent der Befragten schließen sich ihr vollumfänglich an. Da etwa jeder dritte Ehrenamtliche zudem eine teilweise Zustimmung äußert, verbleiben lediglich 4,8 % der AjF-Umsetzer, die angeben, dass eine Verhaltensänderung durch die Beschäftigung mit den Aktionselementen „eher nicht“ zu erwarten ist.

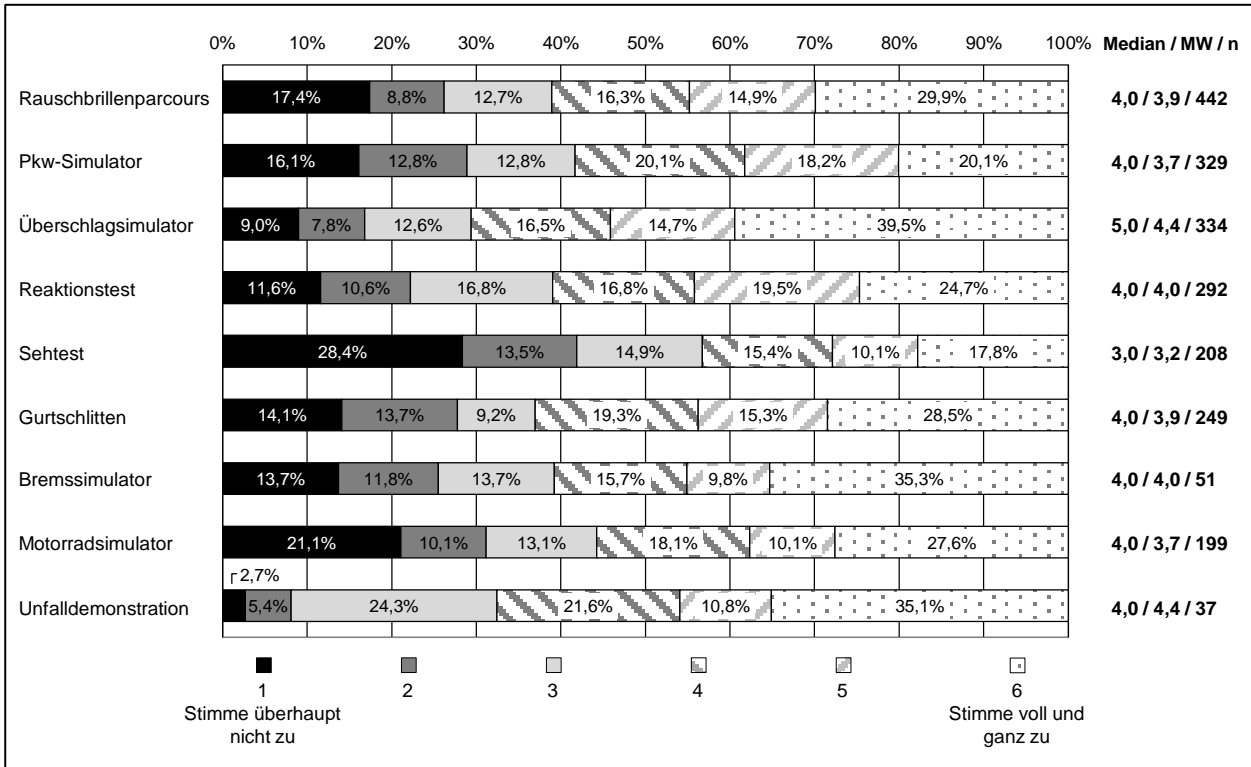


Bild 8-17: Prüfgruppe: Anregung zur Verhaltensänderung – nach angebotenen AjF-Aktionselementen; Befragungszeitpunkte t₁ (Frage 14) und t₂ (Frage 17)

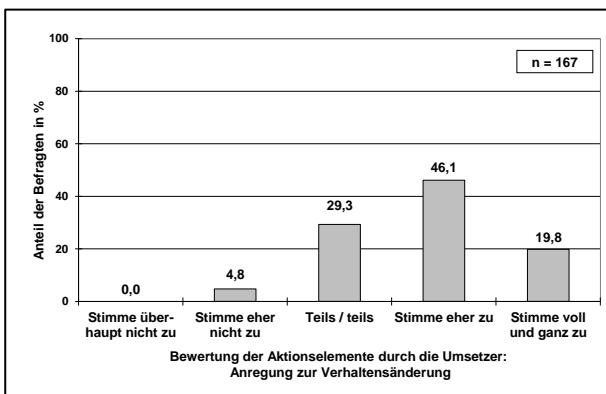


Bild 8-18: Bewertung der Aktionselemente durch die AjF-Umsetzer: Anregung zur Verhaltensänderung; Umsetzerbefragung (Frage 97)

8.2.9 Zusammenhang der Bewertung von Aktionselementen mit dem eigenen Erleben

Eine interessante Frage im Zusammenhang mit der Bewertung der Aktionselemente durch die AjF-Teilnehmer besteht darin, ob die Beurteilungen der Jugendlichen und jungen Erwachsenen sich dahingehend unterscheiden, ob diese die jeweiligen Aktionselemente selbst ausprobiert haben oder nicht. Um dies zu ergründen, werden die Personen, die die Aktionselemente bewertet haben, entsprechend differenziert und die Bewertungen der beiden Gruppen von Befragten (selbst ausprobiert versus nicht selbst ausprobiert, sondern lediglich länger zugeschaut) einander gegenübergestellt.

Die Ergebnisse dieser Analysen sind in Tab. 8-5 zusammenfassend dargestellt.¹⁰¹

Dabei zeigt sich, dass mit Ausnahme des Sehtests und des Bremssimulators für alle Aktionselemente mindestens ein signifikanter Unterschied in der Bewertung der Aktionselemente zwischen AjF-Teilnehmern, die diese aktiv ausprobiert haben, und solchen, für die dies nicht der Fall ist, besteht. Hierbei ist in sämtlichen Fällen eine positivere Bewertung des jeweiligen Aktionselements durch die aktiven Teilnehmer im Vergleich zu den „Zuschauern“ zu beobachten. Diese Unterscheidung ist im Fall des Gurtschlittens besonders stark ausgeprägt: Jugendliche, die diesen selbst ausprobiert haben, geben hinsichtlich aller abgefragten Bewertungsdimensionen eine signifikant bessere Beurteilung ab als AjF-Teilnehmer, die hier lediglich als Zuschauer in Erscheinung getreten sind. Auch im Fall des Motorrad- sowie des Überschlagsimulators lassen sich für vier von fünf Items entsprechende statistisch signifikante Unterschiede berichten. Im Falle des Rauschbrillenparcours und des Reaktionstests nehmen Jugendliche, die diese Aktionselemente ausprobiert haben, in zwei von fünf abgefragten Dimensionen bessere Bewertungen vor als zuschauende Prüfgruppenangehörige. AjF-Teilnehmer, die den Pkw-Fahrsimulator ausprobiert haben, weisen immerhin noch eine signifikante Unterscheidung zu ihren zuschauenden Pendanten auf, indem sie den Ehrenamtlichen eine stärker ausgeprägte Motivierung der Zielgruppe bescheinigen als solche Jugendlichen und jungen Erwachsenen, die diese Aktionselemente nicht selbst ausprobiert haben.

Jugendliche, die den Gurtschlitten, den Motorrad- oder den Überschlagsimulator selbst ausprobiert haben, stimmen signifikant stärker als bloße „Zuschauer“ der Aussage zu, etwas Neues über Verkehrssicherheit gelernt zu haben. Die Eigenaktivität führt zudem beim Gurtschlitten und beim Motorradsimulator zu einer signifikant stärker wahrgenommenen Anregung zu Einstellungs- und Verhaltensänderungen. Beim Rauschbrillenparcours trifft dies für aktive AjF-Besucher für Anregungen zu Einstellungsänderungen, und bei der Nutzung des Überschlagsimulators für Anregungen zu Verhaltensänderungen zu.

Die aktive Teilnahme an den Angeboten der Verkehrswacht geht bei den Teilnehmern also offenbar mit einer positiveren Bewertung der abgefragten Dimensionen der Aktionselemente einher. Ob dies darin begründet ist, dass das Ausprobieren bei den Jugendlichen und jungen Erwachsenen einen bleibenderen Eindruck hinterlässt als die Rolle als bloßer Zuschauer, oder ob besonders solche Teilnehmer die Aktionselemente ausprobieren, die den erlebnisorientierten Angeboten der Verkehrswacht auch generell aufgeschlossener gegenüberstehen, muss letztlich jedoch offen bleiben.

8.2.10 Ehrenamtliche Umsetzer: Verhalten beim Betreuen der Aktionselemente

Einen entscheidenden Faktor für den Lernerfolg der Besucher am Aktionstag bildet das Verhalten der ehrenamtlichen Mitwirkenden bei der Betreuung der Aktionselemente. Daher wurde in der AjF-Umsetzerbefragung auch erhoben, ob die Ehrenamtlichen an den Aktionselementen nach ihrer eigenen Wahrnehmung den Jugendlichen und jungen Erwachsenen die Funktionsweise der Demonstrationen verständlich erklären. Außerdem wurde erfragt, ob die Mitwirkenden mit den Teilnehmern deren Fehler besprechen und die durch das Ausprobieren des Aktionselementes gemachten Erfahrungen mit den Besuchern rekapitulieren.

Hinsichtlich des erstgenannten Aspektes zeigt sich, dass die Ehrenamtlichen nach eigener Aussage sehr stark bemüht sind, den Teilnehmern die Funktionsweise der Aktionselemente verständlich nahe zu bringen (vgl. Tab. 8-6). Mehr als acht von zehn Befragten geben an, dies „(Fast) Immer“ zu tun und 13,3 % der Mitwirkenden geben die Häufigkeit des beschriebenen Verhaltens mit „Meistens“ an. Damit verbleiben nur noch sehr wenige Befragte, die die Funktionsweise der Aktionselemente nach eigener Aussage nur „Manchmal“ oder sogar „(Fast) Nie“ erklären.

Die Selbstbeurteilung der Betreuer der Aktionselemente fällt auch hinsichtlich der Besprechung von Fehlern äußerst positiv aus. Erneut verortet sich fast kein Befragter in den Kategorien „Manchmal“ oder „(Fast) Nie“: Nach eigener Angabe besprechen die Ehrenamtlichen die Fehler der Teilnehmer mit den Jugendlichen in etwa acht von zehn Fällen „(Fast) Immer“ und zu etwa zwanzig Prozent zumindest „Meistens“.

¹⁰¹ Das Item „Das Ausprobieren hat Spaß gemacht“ wurde nur Befragten vorgelegt, die eine aktive Mitwirkung am jeweiligen Aktionselement angegeben haben. Da bei der Unfalldemonstration und dem Motorradschleiftest keine Mitwirkung der Teilnehmer vorgesehen ist, wurde die beschriebene Differenzierung für diese Aktionselemente nicht durchgeführt.

Bewertung der Aktionselemente	Aktionselement ^a							
	Gurtschlitten	Pkw-Fahrsimulator	Sehtest	Reaktionstest	Bremsimulator	Motorrad-simulator	Rauschbrillenparcours	Überschlag-simulator
Neues über Verkehrssicherheit gelernt	sig.	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.	sig.	n.s.	sig.
Der Leiter hat zum Ausprobieren motiviert	sig.	sig.	n.s.	sig.	n.s.	sig.	sig.	sig.
Verständliche Erklärung der Funktionsweise	sig.	n.s.	n.s.	sig.	n.s.	n.s.	n.s.	sig.
Anregung zur Einstellungsänderung	sig.	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.	sig.	sig.	n.s.
Anregung zur Verhaltensänderung	sig.	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.	sig.	n.s.	sig.

^a Sämtliche als signifikant ausgewiesenen Effekte verweisen auf eine positivere Bewertung der Aktionselemente durch AjF-Teilnehmer, die diese selbst ausprobiert haben, im Gegensatz zu Jugendlichen, die lediglich zugeschaut haben;

Tab. 8-5: Prüfgruppe: Übersicht zu signifikanten Effekten des Ausprobierens von Aktionselementen im Vergleich zum Zuschauen, auf deren Bewertung

Verhalten beim Betreuen der Aktionselemente	Erklärung der Funktionsweise	Besprechung von Fehlern	Rekapitulation der Erfahrung
	%		
(Fast) Immer	84,8	78,8	74,7
Meistens	13,3	19,4	21,7
Manchmal	1,2	0,6	2,4
(Fast) Nie	0,6	1,2	1,2
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	165	165	166

Tab. 8-6: Aktive und pausierende AjF-Umsetzer, die Aktionselemente betreuen: Verhalten beim Betreuen der Aktionselemente; Umsetzerbefragung (Frage 96)

Um im Zusammenhang mit den AjF-Aktionselementen einen Lernerfolg unter den Besuchern des Aktionstages zu erzielen, ist es wichtig, mit diesen ihre Erfahrungen beim Ausprobieren der angebotenen Demonstrationen zu rekapitulieren. Auch in diesem Punkt bescheinigen sich die Mitwirkenden am Programm ein vorbildliches Verhalten. Etwa drei Viertel der Ehrenamtlichen, die Aktionselemente betreuen, geben an, im Nachgang der Demonstrationen mit den Teilnehmern über ihre Erfahrungen zu sprechen und etwa zwanzig Prozent der Befragten tun dies nach eigener Aussage „Meistens“. Die Antwortoptionen „(Fast) Nie“ oder „Manchmal“ wählen nur sehr wenige Befragte der AjF-Umsetzerbefragung.

Allerdings müssen die Antworten der AjF-Umsetzer zu den drei abgefragten Aspekten des Betreuer-

verhaltens an Aktionselementen als stark anfällig für Einflüsse sozialer Erwünschtheit angesehen werden. Ein Indikator für entsprechend positive Antwortverzerrungen in den beschriebenen Selbstbeurteilungen der Mitwirkenden liefern die Eindrücke, die die Mitglieder des Evaluationsteams im Rahmen der teilnehmenden Beobachtungen gewonnen haben (vgl. Abschnitt 9.4).

8.3 Diskussionsrunden / Projektbausteine

Neben den im vorherigen Abschnitt behandelten Aktionselementen umfasst das Angebot der AjF-Aktionstage teilweise auch sog. „Projektbausteine“ (vgl. FUNK, HIESINGER, JÖRG 2016: 35ff). Hierbei handelt es sich um Diskussionsrunden oder Workshops für Jugendliche und junge Erwachsene, die von qualifizierten Experten geleitet werden und bestimmten Qualitätskriterien der DVW entsprechen müssen (vgl. DVW 2018b). Ob an den in die Evaluation eingegangenen AjF-Veranstaltungen solche Diskussionen / Projektbausteine angeboten wurden, soll im folgenden Abschnitt geklärt werden. Hierzu werden erneut die Teilnehmerbefragung, das „Datenblatt Aktionstag“ und die AjF-Umsetzerbefragung herangezogen.

In den nachfolgenden Ausführungen wird jedoch aus mehreren Gründen davon abgesehen, den Begriff „Projektbaustein“ zu verwenden und überwiegend von „Diskussionsrunden“ gesprochen:

- Zum einen dürfte der technische Begriff „Projektbaustein“ den jugendlichen AjF-Teilnehmern

nicht geläufig sein. Deshalb wurde in der Befragung der Jugendlichen und jungen Erwachsenen stattdessen der Begriff „Diskussionsrunden“ verwendet.

- Zum anderen muss nach den Befunden aus Kapitel 2 ernsthaft bezweifelt werden, dass es sich bei den von den jugendlichen Teilnehmern, aber auch von den Antragstellern und AjF-Umsetzern berichteten Diskussionsangeboten, tatsächlich um Projektbausteine nach der Definition der DVW handelt (vgl. DVW 2018b). Solche Projektbausteine wurden im Jahr 2017 nur vereinzelt umgesetzt (vgl. Tab. 2-1), werden aber von hinreichend vielen Jugendlichen, Antragstellern und AjF-Umsetzern – und deshalb allem Anschein nach von allen Befragtengruppen fälschlicherweise – berichtet.
- Schließlich sprechen die Erfahrungen aus der teilnehmenden Beobachtung (vgl. Abschnitt 9.1) gegen ein verbreitetes Wissen auch unter Antragstellern und AjF-Umsetzern, um die Nomenklatur des DVW-Angebotes und – da trotzdem von „Projektbausteinen“ gesprochen wird – um die vorgeschriebenen Qualitätskriterien von AjF-Projektbausteinen.

8.3.1 Angebotene Diskussionsrunden / Projektbausteine

Ehrenamtliche Umsetzer: Durchführung von Diskussionsrunden / Projektbausteinen

Ein erster interessanter Aspekt mit Bezug zu den AjF-Projektbausteinen besteht darin, wie viele Ehrenamtliche sich bei der Umsetzung der Diskussionsrunden engagieren. Die Häufigkeitsverteilung der diesbezüglichen Angaben aus der AjF-Umsetzerbefragung ist in Tab. 8-7 dargestellt. Hierbei werden die Befragten danach differenziert, ob sie selbst als Antragsteller oder Koordinatoren der Aktionstage in Erscheinung treten oder nicht. Es zeigt sich, dass unter denjenigen Umsetzern, die keine Antragsteller oder Koordinatoren sind, 15,1 % behaupten, (auch) Projektbausteine durchzuführen. Unter den Antragstellern und Koordinatoren umfasst der entsprechende Anteil sogar etwas mehr als ein Viertel der Umsetzer. In der letztgenannten Gruppe bezeichnen sich also anteilig mehr Personen als an der Umsetzung von Projektbausteinen beteiligt. Dieser Unterschied erweist sich allerdings als statistisch nicht signifikant.

Um das Bild zur quantitativen Umsetzung von Diskussionsrunden, die die AjF-Umsetzer als Projektbausteine bezeichnen, zu vervollständigen, wurde unter denjenigen Verantwortlichen der Aktionsta-

ge, die selbst keine „Projektbausteine“ durchführen, auch der Frage nachgegangen, ob an den von ihnen organisierten AjF-Veranstaltungen von anderen Personen solche „Projektbausteine“ umgesetzt werden. Dies bestätigt etwas mehr als ein Drittel der dazu befragten Antragsteller und Koordinatoren (vgl. Bild 8-19).

Durchführung von Diskussionsrunden / Projektbausteinen	Kein Antragsteller / Koordinator	Antragsteller / Koordinator	Gesamt
	%		
Ja	15,1	26,0	22,1
Nein	84,9	74,0	77,9
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	86	154	240

Tab. 8-7: Alle AjF-Umsetzer: Eigene Durchführung von Diskussionsrunden / Projektbausteinen; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 87)

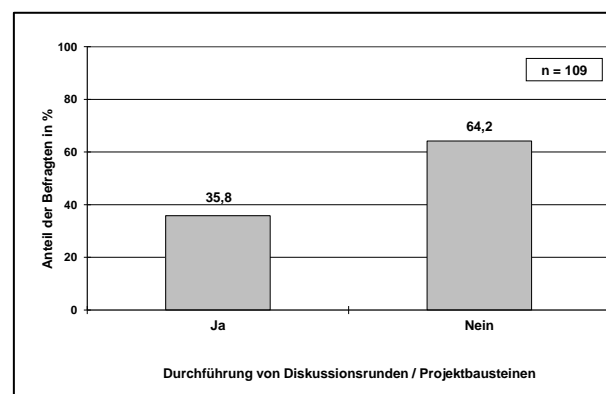


Bild 8-19: Aktive und pausierende AjF-Antragsteller / Koordinatoren, die nicht selbst Diskussionsrunden / Projektbausteine durchführen: Durchführung von Diskussionsrunden / Projektbausteinen durch Andere; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 193)

Insgesamt wird also von 53 Personen angegeben, selbst Projektbausteine durchzuführen, und 39 Verantwortliche von Aktionstagen bestätigen, dass die Umsetzung von solchen Diskussionsrunden durch andere Personen nach Vorgaben der DVW bei ihren Verkehrssicherheitstagen der Fall ist.¹⁰² Aufgrund der vorliegenden Auszählung der DVW (vgl. Tab. 2-1) können diese Angaben der AjF-Antragsteller und -umsetzer nicht nachvollzogen

¹⁰² Dabei ist nicht auszuschließen, dass Durchführende von Projektbausteinen und Verantwortliche, die von einer Durchführung berichten, an ein und demselben Aktionstag tätig sind.

werden. Vielmehr verweisen die Befunde in Tab. 8-7 und Bild 8-19 auf eine Unkenntnis der Anforderungen an jene AjF-Programmbestandteile, die von der DVW als „Projektbausteine“ bezeichnet werden.

Angebote Projektbausteine: Befunde aus der Befragung der Jugendlichen und jungen Erwachsenen

Nach Aussage der Befragten aus der formativen Evaluation der AjF-Teilnehmerbefragung werden Diskussionen zu den Themen „Risikofaktor Mensch“, „Fahrzeugsicherheit / Unfallursachen“ und „Der Verkehrsunfall und seine Folgen“ an etwa einem von drei Aktionstagen angeboten (vgl. Tab. 8-8, zweite Spalte). Die Themen „Alkohol / Designierter Fahrer“ und „Drogen“ erwähnt in diesem Zusammenhang sogar beinahe die Hälfte der Jugendlichen und jungen Erwachsenen. Im Vergleich mit den Abrechnungszahlen der AjF-Projektbausteine (vgl. Kapitel 2) erscheinen diese Anteile unverhältnismäßig hoch und können sich nicht auf Projektbausteine im Sinne von AjF beziehen. Der dargestellte Befund legt vielmehr die Vermutung nahe, dass die Jugendlichen sich bei ihren Antworten weitgehend auf Diskussionsangebote bezogen haben, die keine Projektbausteine nach der Definition der DVW darstellen. Zudem konnten im Rahmen der teilnehmenden Beobachtungen auch Vorträge und Gesprächsrunden ausgemacht werden, die nicht von der DVW organisiert waren, aber im Zusammenhang mit einem Verkehrssicherheitstag an der Schule durchgeführt wurden (vgl. Abschnitt 9.1). Es ist also nicht auszuschließen, dass auch solche Angebote von den Jugendlichen und jungen Erwachsenen nachfolgend bewertet wurden.

Für diese Annahme spricht auch die Gegenüberstellung der Angaben der AjF-Teilnehmer mit den Daten des „Datenblatt Aktionstag“, wenn diese auf die Ebene der Teilnehmer bezogen werden (vgl. Tab. 8-8, dritte Spalte). Für die 245 AjF-Teilnehmer, für die Angaben aus beiden Datenquellen verfügbar sind, errechnet sich auf Basis des „Datenblatt Aktionstag“ ein Anteil von lediglich 12,2 % der Jugendlichen und jungen Erwachsenen, die laut den AjF-Verantwortlichen eine Diskussionsrunde zum Thema „Alkohol / Designierter Fahrer“ vorgefunden haben. Dieser Befund konterkariert den wesentlich höheren Anteil von 46,8 % aller AjF-Teilnehmer, die von einer solchen Diskussionsrunde berichten.¹⁰³ Die Projektbausteine / Dis-

kussionsrunden „Drogen“, „Der Verkehrsunfall und seine Folgen“ und „Risikofaktor Mensch“ wurden laut den Antragstellern 67,8 % („Drogen“), 56,3 % („Der Verkehrsunfall und seine Folgen“) und 58,8 % („Risikofaktor Mensch“) derjenigen Jugendlichen angeboten, für die sowohl Angaben von den Teilnehmern selbst, als auch solche des „Datenblatt Aktionstag“ vorliegen. Unter allen AjF-Teilnehmern finden diese Projektbausteine dagegen deutlich seltener Erwähnung, so dass sich Abweichungen zu den Angaben der AjF-Verantwortlichen in Höhe von bis zu etwa dreißig Prozentpunkten („Risikofaktor Mensch“) errechnen. Sowohl die Jugendlichen als auch die Antragsteller suggerieren mit ihren Angaben Angebotshäufigkeiten von Projektbausteinen, die fern der Umsetzungsrealität von AjF liegen. Die referierten Befunde stützen die Vermutung einer Verwechslung von Projektbausteinen mit einfachen Diskussionsrunden seitens der Jugendlichen sowie der mangelhaften Bekanntheit der Definition der Projektbausteine unter den Antragstellern. Auf welche Art von Angeboten die teilnehmenden Jugendlichen und die Antragsteller in ihren Angaben Bezug nehmen bleibt jedoch letztlich unklar.

Angebote Projektbausteine: Befunde des „Datenblatt Aktionstag“

Die Auswertung der Angaben des „Datenblatt Aktionstag“ auf der Ebene der Veranstaltungen erbringt folgende Befunde: Nach den Aussagen der Antragsteller werden bei etwa sechs von zehn AjF-Veranstaltungen Projektbausteine nach den Vorgaben der DVW durchgeführt.¹⁰⁴ Von 177 Verantwortlichen, die hierzu eine Angabe gemacht haben, berichten 72 Personen (40,7 %), dass an ihren Aktionstagen keine Projektbausteine durchgeführt werden. Falls ein solches Angebot am Aktionstag berichtet wird, soll es sich dabei in beinahe einem Drittel der Fälle (auch) um den Projektbaustein „Drogen“ handeln (vgl. Tab. 8-8, vierte Spalte). Die Diskussionsrunde „Risikofaktor Mensch“ wird von etwas weniger als einem Viertel der Befragten genannt und der Projektbaustein „Fahrzeugsicherheit / Unfallursachen“ ist angeblich bei

Zusatz „Alkohol“ beigefügt, da anzunehmen war, dass sich die Jugendlichen unter dem bloßen Titel nicht viel vorstellen können. Es ist also nicht auszuschließen, dass die Diskrepanz zwischen den Angaben der AjF-Teilnehmer und den Veranstaltern durch diesen Formulierungsunterschied mit bedingt wird.

¹⁰⁴ Hierbei wurde in der Fragestellung des „Datenblatt Aktionstag“ bewusst explizit der Begriff „Projektbausteine“ verwendet, um die Antragsteller nicht dazu zu verleiten, auch solche Angebote anzuführen, die nicht den Vorgaben der DVW zu den Projektbausteinen genügen.

¹⁰³ Auf dem „Datenblatt Aktionstag“ und in der Umsetzerebefragung wurde der Titel des Projektbausteins „Designierter Fahrer“ als Antwortmöglichkeit angeboten. Bei den Jugendlichen und jungen Erwachsenen hingegen wurde auch der

etwa jedem fünften Aktionstag Bestandteil des Angebots der Verkehrswacht. Die Diskussionsrunde „Alkohol / Designierter Fahrer“ wird dagegen lediglich von 4,6 % der Antragsteller genannt.

Angebotene Diskussionsrunden / Projektbausteine	Teilnehmerebene		Datenblatt Aktionstag	AjF-Umsetzerbefragung ^a
	AjF-Teilnehmer	Datenblatt Aktionstag		
	%			
Alkohol / Designierter Fahrer	46,8	12,2	4,6	26,5
Drogen	44,0	67,8	30,8	79,6
Der Verkehrsunfall und seine Folgen	34,3	56,3	24,0	63,3
Fahrzeugsicherheit / Unfallursachen	32,2	31,4	17,1	63,3
Risikofaktor Mensch	29,9	58,8	23,6	67,3
Insgesamt	187,2	226,5	250,5	300,0
Anzahl (n)	575	245	105	49

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

^a Bei den Angaben aus der Umsetzerbefragung handelt es sich nicht um angebotene, sondern vom jeweiligen Umsetzer in den letzten zwei Jahren durchgeführte Projektbausteine;

Tab. 8-8: AjF-Teilnehmer zu den Zeitpunkten t_1 (Frage 15) und t_2 (Frage 18), „Datenblatt Aktionstag“ (Frage 8) und aktive und pausierende AjF-Antragsteller / Koordinatoren / Durchführende von Projektbausteinen der AjF-Umsetzerbefragung (Frage 87): Angebotene Diskussionsrunden / Projektbausteine

Angebotene Projektbausteine: Befunde aus der Befragung der ehrenamtlichen AjF-Umsetzer

Auch anhand der Betrachtung der Angaben aus der Befragung der ehrenamtlichen Umsetzer von AjF soll ein Rückschluss über die angebliche Verbreitung der einzelnen Projektbausteine gezogen werden. Die Angaben der Durchführenden der Diskussionsrunden offenbaren, dass sie zu etwa achtzig Prozent den Projektbaustein „Drogen“ selbst umsetzen und in jeweils etwa zwei Drittel der Fälle eine Durchführung der Projektbausteine „Risikofaktor Mensch“, „Der Verkehrsunfall und seine Folgen“ und / oder „Fahrzeugsicherheit / Unfallursachen“ berichten (vgl. Tab. 8-8, fünfte Spalte). Die Diskussionsrunde zum Thema „Alkohol / Designierter Fahrer“ wird von den AjF-Umsetzern dagegen nur in etwa einem von vier Fällen moderiert. Die Struktur der Häufigkeitsverteilung der ein-

zelnen Projektbausteine ähnelt damit der Themenverteilung, die sich aus den Angaben des „Datenblatt Aktionstag“ ergibt, widerspricht aber derjenigen, die die Jugendlichen und jungen Erwachsenen berichten. Damit verstärkt sich der Eindruck eines insgesamt fehlerhaften und inkonsistenten Selbstbildes der Antragsteller hinsichtlich der Durchführung von Diskussionsrunden / Projektbausteinen.

Da die Durchführung der von der DVW vorgesehenen Projektbausteine jeweils an eine bestimmte Qualifikation des Diskussionsleiters gebunden ist, erscheint die Nennung von durchschnittlich drei unterschiedlichen durchgeführten Projektbausteinen durch die AjF-Umsetzer unrealistisch. Auch dieser Befund verweist letztlich auf ein falsches Verständnis von Projektbausteinen bei den Mitwirkenden an AjF-Aktionstagen.

Hinderungsgründe zur Durchführung von Projektbausteinen	Antworten		Befragte
	n	%	%
Zu wenige Ehrenamtliche	54	29,5	40,6
Veranstaltungsort ungeeignet	45	24,6	33,8
Keine Personen mit geeigneten Qualifikationen	30	16,4	22,6
Durchführung nicht genehmigt	6	3,3	4,5
Andere Gründe	48	26,2	36,1
Insgesamt	183	100,0	137,6

Mehrfachantworten: 183 Antworten von 133 Befragten;

Tab. 8-9: Hinderungsgründe zur Durchführung von Projektbausteinen (Mehrfachantworten); Datenblatt Aktionstag (Frage 11)

Hinderungsgründe zur Durchführung von Projektbausteinen

Da sich während der Arbeiten zu Phase II der Evaluation heraus gestellt hat, dass die Durchführung von Projektbausteinen weniger weit verbreitet ist als noch in Phase I der Evaluation angenommen wurde (vgl. Kapitel 2), wurde den AjF-Antragstellern im „Datenblatt Aktionstag“ auch eine Frage dazu vorgelegt, warum sie keine bzw. nicht mehr Projektbausteine anbieten. Etwa vier von zehn Befragten beziehen sich bei dieser Frage auf fehlende personelle Ressourcen (vgl. Tab. 8-9). Etwa ein Drittel der Antragsteller führt außerdem an, dass der Veranstaltungsort des Aktionstages für die Durchführung von Projektbausteinen ungeeignet war (z. B. auf einem Marktplatz, vor einer Disco

etc.).¹⁰⁵ Etwas mehr als zwanzig Prozent der Verantwortlichen bringen einen Mangel an Personen mit geeigneter Qualifikation vor. Eine fehlende Genehmigung der DVW für die Durchführung von beantragten Projektbausteinen stellt dagegen nur in wenigen Fällen ein Hinderungsgrund dar.

Sonstige Hinderungsgründe zur Durchführung von Projektbausteinen	Antworten		Befragte
	n	%	%
Sonstige Angebote ausreichend	15	32,6	33,3
Nicht genug Ressourcen	13	28,3	28,9
Zu viel Aufwand	6	13,0	13,3
Musste abgesagt werden	4	8,7	8,9
Sonstige	8	17,4	17,8
Insgesamt	46	100,0	102,2

Mehrfachantworten: 46 Antworten von 45 Befragten;

Tab. 8-10: Sonstige Hinderungsgründe zur Durchführung von Projektbausteinen (Mehrfachantworten); Datenblatt Aktionstag (Frage 11)

Von mehr als einem Drittel der befragten Antragsteller werden außerdem andere als die bis hierhin behandelten Hinderungsgründe mit Bezug auf die Durchführung von Projektbausteinen genannt. Am häufigsten wird in diesem Zusammenhang die Notwendigkeit eines solchen Angebots in Zweifel gezogen (vgl. Tab. 8-10). Diese Antragsteller verkennen damit das Potenzial des Zusammenwirkens einer erlebnisorientierten Ansprache der Jugendlichen und jungen Erwachsenen mit entsprechenden vertiefenden Diskussionen. 13 Antworten weisen außerdem einen Bezug zu fehlenden zeitlichen oder personellen Ressourcen zur Durchführung von Projektbausteinen auf. Sechs Nennungen thematisieren den hohen Aufwand, der mit der Durchführung der Diskussionsrunden verbunden ist, vier erwähnen organisatorische Schwierigkeiten, die dazu geführt haben, dass geplante Projektbausteine nicht umgesetzt werden konnten (z. B. Krankheit des externen Experten). Acht Angaben können keiner der zuvor genannten Kategorien zugeordnet werden.¹⁰⁶

¹⁰⁵ Ein Vergleich mit dem berichteten Charakter des Veranstaltungsortes zeigt jedoch, dass von den 45 Antragstellern, die eine fehlende Eignung des Veranstaltungsortes angeben haben, neun nach eigener Aussage einen Aktionstag auf dem Gelände einer Schule durchgeführt haben.

¹⁰⁶ Die diesbezüglichen Angaben beziehen sich in drei Fällen auf zu strenge Vorgaben für die Qualifikation der Durchführenden, in drei weiteren Fällen auf die Organisation des Aktionstages bzw. das Motto der Veranstaltung, und in zwei Fällen wird eine vereinsinterne Entscheidung angeführt.

Teilnahme an Diskussionsrunden / Projektbausteinen	n	Keine Teilnahme	Teilnahme
		Zeilen-%	
Drogen	t ₁	234	74,8
	t ₂	42	73,8
	Insg.	276	74,6
Alkohol / Designerter Fahrer	t ₁	245	71,4
	t ₂	49	69,4
	Insg.	294	71,1
Der Verkehrsunfall und seine Folgen	t ₁	184	64,7
	t ₂	33	60,6
	Insg.	217	64,1
Fahrzeugsicherheit / Unfallursachen	t ₁	163	54,6
	t ₂	34	61,8
	Insg.	197	55,8
Risikofaktor Mensch	t ₁	152	53,9
	t ₂	37	59,5
	Insg.	189	55,0

Tab. 8-11: Prüfgruppe: Teilnahme an Diskussionsrunden / Projektbausteinen; Befragungszeitpunkte t₁ (Frage 15) und t₂ (Frage 18)

8.3.2 AjF-Teilnehmer: Teilnahme an Diskussionsrunden / Projektbausteinen

Tab. 8-11 enthält die Angaben der Jugendlichen und jungen Erwachsenen zur Teilnahme an Diskussionen an den von ihnen besuchten Aktionstagen. Nach eigener Aussage haben beinahe drei Viertel der Befragten an Diskussionen zu den Themen „Alkohol / Designerter Fahrer“ und „Drogen“ teilgenommen, wenn diese an der von ihnen besuchten Veranstaltung angeboten wurden. Die Teilnahme an der Diskussionsrunde „Der Verkehrsunfall und seine Folgen“ wird von etwas weniger als zwei Drittel der Befragten berichtet, die diesen Baustein am Aktionstag vorgefunden haben wollen. Das Gleiche trifft im Fall der Themen „Fahrzeugsicherheit / Unfallursachen“ und „Risikofaktor Mensch“ auf etwas mehr als die Hälfte der AjF-Teilnehmer zu, wenn ein entsprechendes Angebot Bestandteil der Veranstaltung war. Dabei lassen sich keine signifikanten Unterschiede zwischen Teilnehmern der ersten und zweiten Nachbefragung feststellen.

8.3.3 Umsetzungstreue bei der Durchführung von Diskussionsrunden / Projektbausteinen

Im folgenden Abschnitt wird der Frage nachgegangen, wie stark die Umsetzungstreue von AjF in Bezug auf das Programmelement der Diskussionsrunden / Projektbausteine ausgeprägt ist. Hierzu wird auf die Angaben der bei AjF tätigen Ehrenamtlichen aus der Umsetzerbefragung der vorliegenden Evaluation sowie auf die Angaben der Antragsteller, die diese mithilfe des „Datenblatt Aktionstag“ zum Ausdruck gebracht haben, zurückgegriffen. Dabei wird zunächst darauf eingegangen, ob die Mitwirkenden selbst Diskussionsrunden / Projektbausteine durchführen, ob diese an ihren Aktionstagen umgesetzt werden und gegebenenfalls was die Hinderungsgründe hierfür sind. Anschließend wird den Fragen nachgegangen, ob die Mitwirkenden die Vorgaben und Beispiele der DVW zur Durchführung von Projektbausteinen kennen und inwiefern sie sich bei der Betreuung der Diskussionsrunden an diesen orientieren. Schließlich wird auf die Qualifikationen der AjF-Moderatoren und die eingesetzten Medien und Methoden bei der Durchführung von Diskussionsrunden / Projektbausteinen eingegangen.

Kenntnis der Vorgaben zur Durchführung von Projektbausteinen

Allen im Programm AjF tätigen Personen, die sich entweder als Antragsteller bzw. Koordinator von Aktionstagen zu erkennen gegeben haben oder behaupten, selbst bei der Durchführung von Projektbausteinen mitzuwirken, wurde in der Umsetzerbefragung die Frage vorgelegt, ob ihnen die Vorgaben der DVW zur Durchführung dieses Programmbestandteils bekannt sind. Dies bejahen beinahe alle dazu Befragten (vgl. Bild 8-20). Nur etwa jeder zwanzigste Umsetzer äußert dagegen eine Unkenntnis der Vorgaben der DVW.

Im Licht der in diesem Abschnitt referierten Befunde zur Umsetzung von Projektbausteinen können diese Einlassungen nicht nachvollzogen werden. Obwohl angeblich eine Kenntnis der Vorgaben für die Umsetzung von Projektbausteinen besteht, werden offensichtlich auch solche Angebote als Projektbausteine deklariert (vgl. Tab. 8-7 und Bild 8-19), die diesen Vorgaben nicht genügen und damit auch nicht abgerechnet werden (vgl. Tab. 2-1). Letztlich muss bezweifelt werden, ob die AjF-Antragsteller / -Koordinatoren und angeblichen Durchführenden von Projektbausteinen bei ihren Antworten tatsächlich die von der DVW als „Projektbausteine“ bezeichneten Programmbestandtei-

le im Sinn haben. Darüber hinaus ist ein Einfluss der sozialen Erwünschtheit auf das Antwortverhalten bei dieser Frage nicht auszuschließen.

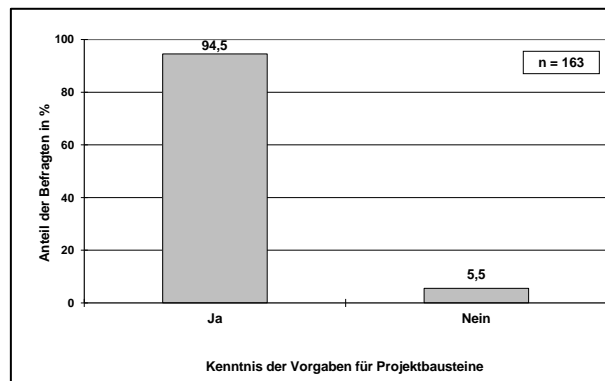


Bild 8-20: Aktive und pausierende AjF-Antragsteller / Koordinatoren / Durchführende von Projektbausteinen: Kenntnis der Vorgaben für Projektbausteine; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 84)

Orientierung an den Vorgaben und Beispielen der DVW: Befunde des „Datenblatt Aktionstag“

Unter denjenigen Ehrenamtlichen, die im „Datenblatt Aktionstag“ die Durchführung von Projektbausteinen an den von ihnen beantragten Verkehrssicherheitstagen berichtet haben, wurde auch erhoben, ob sich dabei an den Vorgaben und Beispielen aus dem Informationsblatt der DVW orientiert wurde. Tab. 8-12 (letzte Spalte) dokumentiert, dass dies in der subjektiven Wahrnehmung der Befragten offenbar größtenteils der Fall ist. Lediglich 3,9 % der Antragsteller geben an, dass sich „Eher weniger stark“ oder „Überhaupt nicht“ am genannten Informationsblatt zu den Projektbausteinen orientiert wurde. In etwas mehr als einem von zehn Fällen werden die Vorgaben und Beispiele der DVW bei der Durchführung von Projektbausteinen nach eigener Aussage zumindest teilweise beachtet. Somit verbleiben etwa sechs von zehn Antragstellern, die angeben, dass sich „Eher stark“ am Informationsblatt der DVW orientiert wurde und beinahe ein Viertel der Befragten, bei denen eine „sehr starke“ Orientierung stattgefunden haben soll.

Im „Datenblatt Aktionstag“ wurde nach der Erhebung der Orientierung an den Vorgaben und Beispielen der DVW im Fall ablehnender Äußerungen („Überhaupt nicht“, „Eher weniger stark“ oder „Teils / teils“) auch eine anschließende Frage dazu gestellt, warum keine Orientierung an den Vorgaben und Beispielen der DVW stattgefunden hat. Hierzu haben die befragten Antragsteller lediglich in 14 Fällen Angaben gemacht. Dabei werden vor allem Erfahrungswerte sowie die Bevorzugung ei-

ner Mischung der Themengebiete verschiedener Projektbausteine thematisiert.

Orientierung an den Vorgaben und Beispielen der DVW: Befunde der Umsetzerbefragung

Wie bereits bei der Datenerhebung mithilfe des „Datenblatt Aktionstag“ wurde auch in der Befragung der ehrenamtlichen Umsetzer von AjF die Frage in den Fokus gerückt, inwiefern sich die Durchführenden der Projektbausteine in ihrer Arbeit an den Vorgaben und Beispielen der DVW orientieren. Allerdings zeigt sich im Vergleich zu den zuvor diskutierten Ergebnissen des „Datenblatt Aktionstag“, – mit Ausnahme des Projektbausteins „Designierter Fahrer“ – eine, in der subjektiven Wahrnehmung der befragten Umsetzer, etwas ge-

ringere Anlehnung an die Vorgaben der DVW (vgl. Tab. 8-12).

In Bezug auf sämtliche Projektbausteine lässt sich feststellen, dass der Anteil der Umsetzer, die die Vorgaben und Beispiele der DVW „eher weniger stark“ oder „überhaupt nicht“ beachten, zusammen lediglich etwa zehn Prozent der Mitwirkenden umfasst. Umgekehrt äußert jeweils mehr als die Hälfte der Befragten eine „eher starke“ Orientierung. Eine „sehr starke“ Orientierung an den Vorgaben und Beispielen der DVW berichtet mit Ausnahme des Projektbausteins „Alkohol / Designierter Fahrer“ jeweils etwa einer von zehn Ehrenamtlichen. Bei der zuletzt genannten Diskussionsrunde umfasst der entsprechende Anteil sogar etwa drei von zehn Befragten.

Orientierung an den Vorgaben und Beispielen der DVW	AjF-Umsetzerbefragung					Datenblatt Aktionstag
	Designierter Fahrer	Fahrzeugsicherheit / Unfallursachen	Risikofaktor Mensch	Der Verkehrsunfall und seine Folgen	Drogen	
	%					
Sehr stark	30,8	10,7	10,0	10,3	11,1	24,0
Eher stark	53,8	53,6	60,0	62,1	58,3	60,6
Teils / teils	7,7	28,6	16,7	17,2	19,4	11,5
Eher weniger stark	7,7	3,6	10,0	6,9	8,3	2,9
Überhaupt nicht	0	3,6	3,3	3,4	2,8	1,0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	13	28	30	29	36	104

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 8-12: Aktive und pausierende AjF-Umsetzer der Umsetzerbefragung (Frage 91), die Projektbausteine durchführen und Befragte des „Datenblatt Aktionstag“ (Frage 9): Orientierung an den Vorgaben und Beispielen der DVW

Nutzung der Vorgaben und Beispiele der DVW

Werden für die Durchführung der Projektbausteine externe Experten engagiert (z. B. weil kein Verkehrswachtmittglied über die notwendigen Qualifikationen verfügt), so ist es von Bedeutung, ob der Koordinator des Aktionstages die Vorgaben der DVW zur Durchführung von Projektbausteinen kennt und diese an den externen Experten weitergibt. Daher wurde denjenigen Umsetzern, die sich selbst als Antragsteller oder Koordinatoren bezeichnen, aber keine Projektbausteine durchführen, auch die Frage vorgelegt, ob die Vorgaben der DVW für die Durchführung von Projektbausteinen an ihren Aktionstagen beachtet werden bzw. ob diese überhaupt bekannt sind.

Diese Vorgaben werden nach eigenen Angaben in etwa acht von zehn Fällen von den Koordinatoren beachtet (vgl. Tab. 8-13). Die Hinweise zum Rah-

men der Veranstaltung und zum Ablauf der Diskussionsrunde werden jedoch auch von etwa jedem zehnten Befragten trotz vorhandener Kenntnis bewusst nicht beachtet. Bedenklich stimmt in diesem Kontext, dass sich in der vorliegenden Stichprobe unter 42 Antragstellern und Koordinatoren, an deren Verkehrssicherheitstagen angeblich Projektbausteine umgesetzt werden, die sie nicht selbst durchführen, auch je sechs Personen befinden, denen die Vorgaben der DVW zu Inhalt, Rahmenbedingungen und Ablauf der Projektbausteine nach eigener Aussage unbekannt sind.

Die Nutzung der Vorgaben und Beispiele der DVW wurde auch unter denjenigen Umsetzern erfragt, die selbst Projektbausteine durchführen. Bei der Betrachtung dieser Personengruppe ergibt sich ein etwas negativeres Bild der Umsetzungstreue als unter den Antragstellern und Koordinatoren, die

laut eigener Aussage nicht selbst Projektbausteine durchführen (vgl. Tab. 8-13): Die Hinweise zum Inhalt der Diskussionsrunden sowie zu deren Rahmenbedingungen sind jeweils etwa jedem zehnten AjF-Umsetzer von Projektbausteinen entweder nicht bekannt oder werden von ihnen trotz vorhandener Kenntnis nicht beachtet. Im Fall der Hinweise zum Ablauf des Projektbausteins trifft letzteres sogar auf fast zwanzig Prozent der Durchführenden der Projektbausteine zu (n = 8).

Aufgrund der bisherigen Befunde zu den Projektbausteinen muss allerdings offen bleiben, ob die Befragten sich sowohl hinsichtlich der Vorgaben und Beispiele als auch hinsichtlich des eigenen Umsetzungsengagements tatsächlich auf AjF-Projektbausteine beziehen. Plausibler erscheint, dass die Befragten ihre Antworten auf unspezifische Diskussionsrunden beziehen.

Nutzung der Vorgaben und Beispiele der DVW zu Projektbausteinen	Hinweise zum Inhalt	Hinweise zum Rahmen	Hinweise zum Ablauf
	%		
Antragsteller / Koordinatoren, die nicht selbst Projektbausteine durchführen			
Ja	83,3	76,2	73,8
Nein	2,4	9,5	11,9
Vorgaben nicht bekannt	14,3	14,3	14,3
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	42	42	42
AjF-Umsetzer, die Projektbausteine selbst durchführen			
Ja	78,6	76,2	68,3
Nein	11,9	9,5	19,5
Vorgaben nicht bekannt	9,5	14,3	12,2
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	42	42	41

Tab. 8-13: Aktive und pausierende AjF-Antragsteller / Koordinatoren, die nicht selbst Projektbausteine durchführen und AjF-Umsetzer, die Projektbausteine durchführen: Nutzung der Vorgaben und Beispiele der DVW zu Projektbausteinen; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 93, Frage 99)

Qualifikation der Moderatoren

Seit dem Jahr 2016 müssen Mitwirkende bei AjF bzw. externe Experten, die Projektbausteine moderieren, einen Qualifikationsnachweis erbringen. Dieser Umstand hat plausibler Weise in Verbindung mit der Einführung der Verbindlichkeit der Praxisleitfäden mit dazu geführt, dass die Umsetzungshäufigkeit der Projektbausteine, gemessen

an den bei der DVW abgerechneten Diskussionsrunden, zwischen 2015 und 2016 regelrecht eingebrochen ist (vgl. Kapitel 2). Vor diesem Hintergrund wurden Befragte, die angegeben haben, Projektbausteine durchzuführen, in der Umsetzerbefragung auch darum gebeten, ihre Qualifikation für die genannte Tätigkeit anzugeben.

Hierbei beruft sich jeweils etwa die Hälfte der Ehrenamtlichen auf eine Moderatorenausbildung im Rahmen eines anderen Zielgruppenprogramms, eine nachgewiesene Qualifikation in der Gesprächsführung und/ oder eine Qualifizierung durch die Ausübung eines Berufes mit pädagogischem Hintergrund (vgl. Tab. 8-14).¹⁰⁷ Nur wenige Befragte verfügen dagegen über eine Bescheinigung zum UVT24-Trainer¹⁰⁸ oder eine Ausbildung im Rahmen eines sog. „Peer-Projektes“. Eine sonstige Qualifikation wird von fast vier von zehn befragten Umsetzern von Projektbausteinen angegeben. Unter den 19 „sonstigen“ Nennungen findet sich allein vierzehn Mal der Verweis auf eine frühere oder jetzige Berufstätigkeit als Verkehrspolizist.¹⁰⁹ Bemerkenswert ist weiterhin, dass von den Ehrenamtlichen im Durchschnitt mehr als zwei Qualifikationen für die Durchführung von Projektbausteinen benannt werden.

Eingesetzte Methoden und Medien

Neben der formalen Qualifikation des Umsetzenden spielen auch der Einsatz von Medien und verschiedenen Methoden der Gruppenleitung eine Rolle bei der Umsetzungstreu von Projektbausteinen. Daher wurde deren Leitern in der Umsetzerbefragung auch eine Frage dazu vorgelegt, welche Methoden und Medien sie nutzen, um ihren Vortrag bzw. die Diskussion mit den Teilnehmern zu unterstützen.

¹⁰⁷ Unter denjenigen Ehrenamtlichen, die eine Moderatorenausbildung eines anderen Zielgruppenprogramms angeben (n = 28), sind elf (auch) im Programm „Kind und Verkehr“ und 14 (auch) im Programm „Kinder im Straßenverkehr“ aktiv. Naheliegender Weise handelt es sich bei den angegebenen Qualifikationen also um solche aus den beiden genannten Zielgruppenprogrammen.

¹⁰⁸ UVT24 ist ein Fahrsicherheitstraining für 16- bis 24-Jährige, das von der Verwaltungs-Berufsgenossenschaft (VBG) und der Deutschen Verkehrswacht entwickelt wurde und für Versicherte der VBG kostenlos angeboten wird (vgl. www.uvt24.de, aufgerufen am 16.03.2018). Die DVW wird als Umsetzer dieses Angebotes genannt.

¹⁰⁹ Die weiteren fünf Nennungen betreffen eine Tätigkeit beim Rettungsdienst, als Leiter der Verkehrsüberwachung, in einer Jugendverkehrsschule oder als Fahrsicherheitstrainer sowie einen Ausbildungskurs für Unfallsimulatoren.

Qualifikation für die Durchführung von Projektbausteinen	Antworten		Befragte
	n	%	%
Moderatorenausbildung in anderem Programm	28	26,7	56,0
Qualifikation in der Gesprächsführung	28	26,7	56,0
Pädagogischer Beruf	25	23,8	50,0
UVT24-Trainer	4	3,8	8,0
Ausbildung in „Peer-Projekt“	1	1,0	2,0
Sonstiges	19	18,1	38,0
Insgesamt	105	100,0	210,0

Mehrfachantworten: 105 Antworten von 50 Befragten;

Tab. 8-14: Aktive und pausierende AjF-Umsetzer, die Projektbausteine durchführen: Qualifikation für die Durchführung von Projektbausteinen; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 88)

Hinsichtlich der eingesetzten Methoden zeigt sich, dass das Gruppengespräch und der Vortrag mit

Abstand am weitesten verbreitet zur Unterstützung der Diskussionsrunden eingesetzt werden, die von den Befragten als Projektbausteine bezeichnet werden (vgl. Tab. 8-15). Teilweise kommen bei den Diskussionsrunden auch die Methoden der Kleingruppenarbeit, der Zurufsammlung oder des sog. „Blitzlichtes“ zum Einsatz. Weitere unterstützende Methoden werden von den Befragten dagegen nur sehr selten genannt.

Hinsichtlich der bei den vermeintlichen Projektbausteinen eingesetzten Medien offenbart sich eine große Bandbreite unter den Betreuern der Diskussionsrunden (vgl. Tab. 8-16). Am häufigsten finden Power-Point Präsentationen statt, aber auch Zeitungs- / Polizeiberichte, Kurzfilme, Flipcharts oder ähnliche Medien sowie Fotos bzw. Skizzen werden von den Ehrenamtlichen als eingesetzte Medien angeführt. Etwas seltener finden Flyer, Anschauungsmaterialien und andere als die bisher angeführten Medien bei der Durchführung der beschriebenen Diskussionsrunden Anwendung.

Eingesetzte Methoden bei der Durchführung von Projektbausteinen	Alkohol / Designerter Fahrer	Fahrzeugsicherheit / Unfallursachen	Risikofaktor Mensch	Der Verkehrsunfall und seine Folgen	Drogen
	%				
Gruppengespräch	100,0	90,3	87,9	80,0	81,6
Vortrag	76,9	64,5	54,5	66,7	65,8
Kleingruppen	38,5	22,6	33,3	26,7	42,1
Zuruf-Sammlung	30,8	38,7	36,4	36,7	23,7
Blitzlicht	23,1	25,8	21,2	16,7	15,8
Sonstige	0	9,7	12,1	6,7	2,6
Insgesamt	269,2	251,6	245,5	233,3	231,6
Anzahl (n)	13	31	33	30	38

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 8-15: Aktive und pausierende AjF-Umsetzer, die Projektbausteine durchführen: Eingesetzte Methoden bei der Durchführung von Projektbausteinen; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 89)

8.3.4 Bewertung der Diskussionsrunden / Projektbausteine

Unter den AjF-Teilnehmern, die an einer Diskussionsrunde teilgenommen haben, wurde auch erhoben, wie sie diese in Bezug auf einige spezifische Aspekte ihrer Umsetzung und Auswirkung beurteilen. Im Einzelnen wurde auf fachliche Kompetenz, Motivierung zur Teilnahme und Beantwortung von Teilnehmerfragen durch den Leiter der Diskussionsrunde eingegangen. Außerdem wurden die Befragten um eine Einschätzung dazu gebeten, ob die Inhalte der Diskussionsrunde verständlich vermittelt wurden, ob sie durch die Teilnahme daran etwas Neues über Verkehrssicherheit gelernt ha-

ben und ob die Teilnahme sie dazu angeregt hat, ihre Einstellungen und / oder Verhaltensweisen im Straßenverkehr zu ändern.¹¹⁰

Zur Vermittlung neuen Wissens und der Anregung zu Einstellungs- und Verhaltensänderungen liegen außerdem Angaben derjenigen ehrenamtlichen Mitwirkenden an AjF aus der Umsetzerbefragung vor, die angeben, selbst Projektbausteine durchzuführen. Diese werden den Äußerungen der Teil-

¹¹⁰ Die Bewertungen der Jugendlichen und jungen Erwachsenen zu den Diskussionsrunden werden im Folgenden aufgrund der geringen Anzahl an Befragten, die hierzu zum Zeitpunkt t_2 eine Angabe gemacht haben, nicht nach dem Zeitpunkt der Befragung differenziert.

nehmer im folgenden Abschnitt ergänzend gegenübergestellt.

Vor dem Hintergrund der bereits berichteten Indizien zum fälschlicherweise als „Projektbaustein“ bezeichneten Angebot von Diskussionsrunden stehen die Befunde zur Bewertung der Diskussi-

onsrunden / Projektbausteine unter dem Vorbehalt, dass letztlich nicht klar ist, von welcher Art von Angebot dabei gesprochen wird, d. h. wie verbindlich, intensiv und strukturiert die Themen der Original-Projektbausteine in Diskussionsrunden auf AjF-Veranstaltungen behandelt werden.

Eingesetzte Medien bei der Durchführung von Projektbausteinen	Alkohol / Designerter Fahrer	Fahrzeugsicherheit / Unfallursachen	Risikofaktor Mensch	Der Verkehrsunfall und seine Folgen	Drogen
	%				
Power-Point Präsentation	76,9	60,0	74,2	69,0	73,0
Zeitungs- / Polizeiberichte	69,2	56,7	45,2	62,1	51,4
Kurzfilme	61,5	73,3	71,0	82,8	64,9
Flipchart / Tafel / Whiteboard	61,5	46,7	48,4	41,4	59,5
Fotos, Skizzen	53,8	60,0	54,8	55,2	45,9
Flyer	38,5	26,7	16,1	27,6	29,7
Anschauungsmaterial	30,8	40,0	45,2	31,0	37,8
Sonstige	0	10,0	6,5	17,2	5,4
Insgesamt	392,3	373,3	361,3	386,2	367,6
Anzahl (n)	13	30	31	29	37

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 8-16: Aktive und pausierende AjF-Umsetzer, die Projektbausteine durchführen: Eingesetzte Medien bei der Durchführung von Projektbausteinen; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 90)

AjF-Teilnehmer: Bewertung der fachlichen Kompetenz des Leiters der Diskussionsrunden

Hinsichtlich der fachlichen Kompetenz des Leiters der Diskussionsrunden lässt sich auf Basis der Angaben der Jugendlichen und jungen Erwachsenen aus der formativen Evaluation folgendes Bild zeichnen (vgl. Tab. 8-17): Beinahe zwei Drittel der Teilnehmer der Diskussionsrunde „Der Verkehrsunfall und seine Folgen“ stimmen der Aussage,

dass der Diskussionsleiter / Moderator über ein hohes Fachwissen verfügt hat, „voll und ganz“ zu. Das Gleiche gilt für die Bewertung des hier diskutierten Merkmals im Fall der Diskussionsrunde „Risikofaktor Mensch“. Auch hinsichtlich der übrigen Diskussionsrunden wird dem Diskussionsleiter / Moderator von etwa sechs von zehn Jugendlichen und jungen Erwachsenen vollumfänglich eine hohe fachliche Kompetenz bescheinigt.

Beurteilung der Diskussionsrunden / Projektbausteine: Fachliche Kompetenz des Diskussionsleiters / Moderators	n	1	2	3	4	5	6	Median / MW
		Stimme überhaupt nicht zu					Stimme voll und ganz zu	
Zeilen-%								
Der Verkehrsunfall und seine Folgen	135	0,7	0,7	3,7	14,1	16,3	64,4	6,0 / 5,4
Alkohol / Designerter Fahrer	202	0,0	2,0	3,0	9,9	23,3	61,9	6,0 / 5,4
Fahrzeugsicherheit / Unfallursachen	106	0,9	2,8	6,6	12,3	19,8	57,5	6,0 / 5,2
Risikofaktor Mensch	98	1,0	3,1	6,1	9,2	14,3	66,3	6,0 / 5,3
Drogen	199	1,0	2,0	2,0	8,0	25,1	61,8	6,0 / 5,4

Tab. 8-17: Prüfgruppe: Beurteilung der Diskussionsrunden / Projektbausteine: Fachliche Kompetenz des Diskussionsleiters / Moderators; Befragungszeitpunkte t_1 (Frage 16) und t_2 (Frage 19)

Beurteilung der Diskussionsrunden / Projektbausteine: Motivierung zur Teilnahme	n	1	2	3	4	5	6	Median / MW
		Stimme überhaupt nicht zu					Stimme voll und ganz zu	
Zeilen-%								
Der Verkehrsunfall und seine Folgen	135	3,7	3,0	8,9	21,5	20,7	42,2	5,0 / 4,8
Alkohol / Designerter Fahrer	201	1,5	4,5	8,0	15,9	19,4	50,7	6,0 / 5,0
Fahrzeugsicherheit / Unfallursachen	106	3,8	5,7	8,5	19,8	16,0	46,2	5,0 / 4,8
Risikofaktor Mensch	98	1,0	2,0	8,2	22,4	17,3	49,0	5,0 / 5,0
Drogen	198	0,5	5,1	4,5	16,2	19,7	54,0	6,0 / 5,1

Tab. 8-18: Prüfgruppe: Beurteilung der Diskussionsrunden / Projektbausteine: Motivierung zur Teilnahme; Befragungszeitpunkte t_1 (Frage 16) und t_2 (Frage 19)

AjF-Teilnehmer: Bewertung der Motivierung zur Teilnahme am Gespräch

Die Motivierung zur Teilnahme am Gespräch wird den AjF-Moderatoren im Fall der Diskussionsrunde „Der Verkehrsunfall und seine Folgen“ von etwa vier von zehn Befragten der formativen Evaluation ohne Einschränkung bescheinigt (vgl. Tab. 8-18). Mit Bezug auf die übrigen Diskussionsrunden wählt sogar beinahe oder etwas mehr als die Hälfte der Jugendlichen und jungen Erwachsenen die höchstmögliche Antwortkategorie zur Bewertung der Motivierung zur Teilnahme am Gespräch durch die Leiter der Diskussionsrunden. Den AjF-Diskussionsleitern wird durch die Besucher der Aktionstage also weit verbreitet eine hinreichende Animation zur Beteiligung an den Diskussionsrunden zugesprochen.

AjF-Teilnehmer: Bewertung der umfassenden Beantwortung von Fragen

Auch mit Bezug auf die umfassende Beantwortung von Fragen zeichnen die AjF-Teilnehmer ein ausnehmend positives Bild der Diskussionsleiter (vgl. Tab. 8-19): Für jede betrachtete Diskussionsrunde umfasst der Anteil der Befragten, die die höchstmögliche Antwortkategorie wählen, um ihre Zustimmung zur vorgelegten Aussage auszudrücken, mehr als die Hälfte der Jugendlichen und jungen Erwachsenen. Ablehnende Haltungen zu der Aussage, dass der Moderator Fragen umfassend beantwortet hat (Antwortkategorien „1“ bis „3“), finden sich dagegen nur in jeweils weniger als zehn Prozent der Fälle.

Beurteilung der Diskussionsrunden / Projektbausteine: Umfassende Beantwortung von Fragen	n	1	2	3	4	5	6	Median / MW
		Stimme überhaupt nicht zu					Stimme voll und ganz zu	
Zeilen-%								
Der Verkehrsunfall und seine Folgen	135	2,2	1,5	3,7	17,0	23,0	52,6	6,0 / 5,2
Alkohol / Designerter Fahrer	202	0,0	1,0	5,4	15,3	15,8	62,4	6,0 / 5,3
Fahrzeugsicherheit / Unfallursachen	106	1,9	0,9	6,6	14,2	25,5	50,9	6,0 / 5,1
Risikofaktor Mensch	98	1,0	3,1	6,1	14,3	21,4	54,1	6,0 / 5,1
Drogen	199	0,5	2,5	4,5	9,0	19,6	63,8	6,0 / 5,4

Tab. 8-19: Prüfgruppe: Beurteilung der Diskussionsrunden / Projektbausteine: Umfassende Beantwortung von Fragen; Befragungszeitpunkte t_1 (Frage 16) und t_2 (Frage 19)

AjF-Teilnehmer: Bewertung der anschaulichen Vermittlung der Inhalte

Die anschauliche Vermittlung der Inhalte durch die Leiter der Diskussionen wird von den Prüfgrup-

penangehörigen in der ersten bzw. zweiten Nachbefragung der AjF-Teilnehmer ähnlich wohlwollend beurteilt wie die zuvor behandelte umfassende Beantwortung von Teilnehmerfragen (vgl. Tab. 8-20). Auch zu der hier betrachteten Aussage äu-

ßert jeweils mehr als die Hälfte der Jugendlichen ihre vollumfängliche Zustimmung. Dabei ist es bei-

nahe unerheblich, auf welche Diskussionsrunde sich die vorgelegte Frage bezieht.

Beurteilung der Diskussionsrunden / Projektbausteine: Anschauliche Vermittlung der Inhalte	n	1	2	3	4	5	6	Median / MW
		Stimme überhaupt nicht zu					Stimme voll und ganz zu	
Zeilen-%								
Der Verkehrsunfall und seine Folgen	132	2,3	0,8	6,1	17,4	18,2	55,3	6,0 / 5,1
Alkohol / Designierter Fahrer	201	1,0	1,5	5,5	13,4	21,9	56,7	6,0 / 5,2
Fahrzeugsicherheit / Unfallursachen	105	2,9	1,9	4,8	19,0	18,1	53,3	6,0 / 5,1
Risikofaktor Mensch	97	1,0	4,1	3,1	10,3	25,8	55,7	6,0 / 5,2
Drogen	198	1,5	2,5	4,5	13,1	20,2	58,1	6,0 / 5,2

Tab. 8-20: Prüfgruppe: Beurteilung der Diskussionsrunden / Projektbausteine: Anschauliche Vermittlung der Inhalte; Befragungszeitpunkte t_1 (Frage 16) und t_2 (Frage 19)

AjF-Teilnehmer: Bewertung der Vermittlung neuen Wissens zur Verkehrssicherheit durch die Teilnahme an Diskussionsrunden / Projektbausteinen

Die Bewertungen der AjF-Teilnehmer zur Vermittlung neuen Wissens zur Verkehrssicherheit durch die Teilnahme an Diskussionsrunden lassen sich wie folgt zusammenfassen (vgl. Tab. 8-21):

Erneut verortet sich mit Ausnahme der Diskussionsrunde „Risikofaktor Mensch“ in allen Projektbausteinen etwa jeder zweite Befragte in der höchstmöglichen Antwortkategorie und drückt damit seine volle Zustimmung zu der Aussage aus,

durch die Teilnahme an den Diskussionen neues Wissen zur Verkehrssicherheit vermittelt bekommen zu haben. Auch im Fall der erstgenannten Diskussionsrunde umfasst der Anteil der Befragten mit der höchsten Zustimmung mehr als vier von zehn Jugendlichen. Die untersten drei Antwortkategorien umfassen dagegen jeweils lediglich etwas mehr als jeden zehnten Jugendlichen und jungen Erwachsenen bei den Projektbausteinen „Der Verkehrsunfall und seine Folgen“, „Fahrzeugsicherheit / Unfallursachen“ und „Risikofaktor Mensch“. Bei den beiden Diskussionsrunden „Alkohol / Designierter Fahrer“ und „Drogen“ stimmt etwa ein Fünftel der Befragten der infrage stehenden Aussage (eher) nicht zu.

Beurteilung der Diskussionsrunden / Projektbausteine: Vermittlung neuen Wissens zur Verkehrssicherheit	n	1	2	3	4	5	6	Median / MW
		Stimme überhaupt nicht zu					Stimme voll und ganz zu	
Zeilen-%								
Der Verkehrsunfall und seine Folgen	135	2,2	5,9	6,7	12,6	20,0	52,6	6,0 / 5,0
Alkohol / Designierter Fahrer	202	4,5	6,4	8,4	15,8	18,8	46,0	5,0 / 4,8
Fahrzeugsicherheit / Unfallursachen	105	3,8	1,9	9,5	20,0	17,1	47,6	5,0 / 4,9
Risikofaktor Mensch	98	4,1	1,0	10,2	15,3	25,5	43,9	5,0 / 4,9
Drogen	198	6,6	6,6	7,6	15,7	17,2	46,5	5,0 / 4,7

Tab. 8-21: Prüfgruppe: Beurteilung der Diskussionsrunden / Projektbausteine: Vermittlung neuen Wissens zur Verkehrssicherheit; Befragungszeitpunkte t_1 (Frage 16) und t_2 (Frage 19)

Ehrenamtliche Umsetzer: Bewertung der Vermittlung neuen Wissens zur Verkehrssicherheit durch die Teilnahme an Diskussionsrunden / Projektbausteinen

Die Einschätzungen der Ehrenamtlichen zur Vermittlung neuen Wissens an die AjF-Teilnehmer im Rahmen der Diskussionsrunden unterstützt das von den Besuchern der Aktionstage gezeichnete, positive Bild (vgl. Bild 8-21):

Diesbezüglich zeigt sich, dass etwa jeweils drei von zehn Mitwirkenden „eher“ bzw. „voll und ganz“ der Meinung sind, dass die Diskussionen bei den Besuchern der Aktionstage einen Lerneffekt herbeiführen. Fast genauso viele Mitwirkende berichten zumindest einen teilweisen Lerneffekt unter den AjF-Teilnehmern. Eine Tendenz zur Ablehnung der vorgelegten Aussage zeigt sich dagegen lediglich bei 8,2 % der hierzu befragten Ehrenamtlichen.

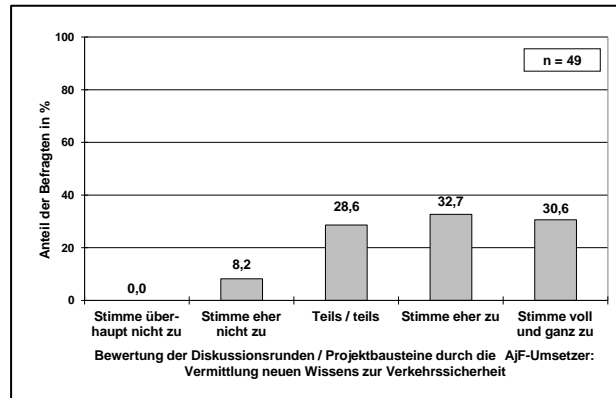


Bild 8-21: Bewertung der Diskussionsrunden / Projektbausteine durch die AjF-Umsetzer: Vermittlung neuen Wissens zur Verkehrssicherheit; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 94)

Beurteilung der Diskussionsrunden / Projektbausteine: Anregung zu Einstellungsänderungen	n	1	2	3	4	5	6	Median / MW
		Stimme überhaupt nicht zu	Zeilen-%					
Der Verkehrsunfall und seine Folgen	134	6,0	3,7	6,0	22,4	20,1	41,8	5,0 / 4,7
Alkohol / Designierter Fahrer	199	8,0	8,0	6,5	15,6	24,6	37,2	5,0 / 4,5
Fahrzeugsicherheit / Unfallursachen	106	5,7	5,7	6,6	14,2	20,8	47,2	5,0 / 4,8
Risikofaktor Mensch	98	7,1	2,0	11,2	11,2	20,4	48,0	5,0 / 4,8
Drogen	197	9,1	8,1	8,6	15,7	18,3	40,1	5,0 / 4,5

Tab. 8-22: Prüfgruppe: Beurteilung der Diskussionsrunden / Projektbausteine: Anregung zu Einstellungsänderungen; Befragungszeitpunkte t₁ (Frage 16) und t₂ (Frage 19)

AjF-Teilnehmer: Bewertung der Anregung zu Einstellungsänderungen durch die Teilnahme an Diskussionsrunden / Projektbausteinen

Mit Bezug zu den Themen „Der Verkehrsunfall und seine Folgen“ und „Alkohol / Designierter Fahrer“ wählen etwa vier von zehn AjF-Teilnehmern bei der Frage, ob sie die Teilnahme an den Diskussionsrunden zu einer Einstellungsänderung angeregt hat, die höchste Zustimmungskategorie (vgl. Tab. 8-22). Im Fall der übrigen Diskussionsrunden trifft dies sogar auf beinahe jeden zweiten Jugendlichen und jungen Erwachsenen zu. Die Anteile der Befragten in den unteren drei nicht zustimmenden Antwortkategorien fällt etwas höher aus als bei den zuvor betrachteten Aspekten der Umsetzungstreue: Diese umfassen zwischen 15,7 % („Der Verkehrsunfall und seine Folgen“) und 25,8 % („Drogen“) der AjF-Teilnehmer.

Ehrenamtliche Umsetzer: Bewertung der Anregung zu Einstellungsänderungen durch die Teilnahme an Diskussionsrunden / Projektbausteinen

Auch die ehrenamtlichen Mitwirkenden äußern sich im Rahmen der Umsetzerbefragung zurückhaltender zur Herbeiführung von Einstellungsänderungen, als dies noch für das Vermitteln neuen Wissens zur Verkehrssicherheit der Fall war (vgl. Bild 8-22). Das vollumfängliche Zutreffen des Herbeiführens einer Einstellungsänderung infolge der Teilnahme an den Projektbausteinen berichtet etwa jeder sechste Diskussionsleiter. Etwa vier von zehn Ehrenamtlichen stimmen der vorgelegten Aussage „eher“ zu und etwa drei von zehn stellen ein teilweises Zutreffen der formulierten Aussage fest. Somit verbleiben noch etwa zehn Prozent der Diskussionsleiter, die Einstellungs- oder Verhal-

tensänderungen durch die Teilnahme an den Projektbausteinen eher bezweifeln.

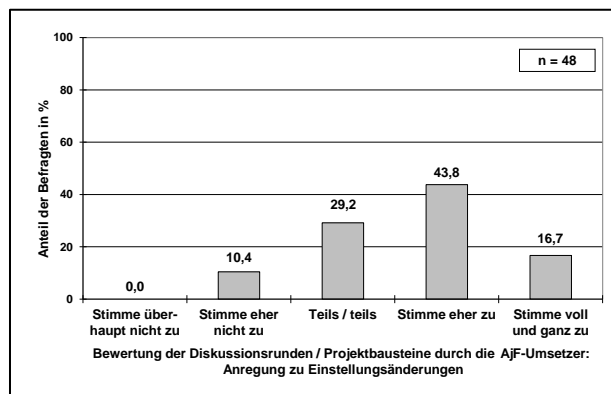


Bild 8-22: Bewertung der Diskussionsrunden / Projektbausteine durch die AjF-Umsetzer: Anregung zu Einstellungsänderungen; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 94)

AjF-Teilnehmer: Bewertung der Anregung zu Verhaltensänderungen durch die Teilnahme an Diskussionsrunden / Projektbausteinen

Aufseiten der Jugendlichen und jungen Erwachsenen ähneln die Angaben zur Anregung von Verhaltensänderungen durch die Teilnahme an den Diskussionsrunden jenen zur Herbeiführung von Einstellungsänderungen, fallen jedoch etwas zurückhaltender aus (vgl. Tab. 8-23):

Das Verhältnis der Anteile an Befragten in den drei zustimmenden Antwortkategorien zu denjenigen in

den drei nicht zustimmenden Variablenausprägungen entspricht im Fall aller betrachteten Diskussionsrunden mit Ausnahme des Themas „Drogen“ etwa vier zu eins. Bei der letztgenannten Diskussionsrunde ordnen sich etwa drei von zehn AjF-Teilnehmern in den Antwortkategorien auf der unteren Hälfte der verwendeten Skala ein. Hier ist zu vermuten, dass die vergleichsweise geringe Prävalenz des Konsums illegaler Drogen im Straßenverkehr mit den Angaben der Befragten im Zusammenhang steht. Damit wird die Herbeiführung von Verhaltensänderungen von den Jugendlichen und jungen Erwachsenen zwar überwiegend positiv, aber noch etwas skeptischer als die Anregung zu Einstellungsänderungen beurteilt.

Ehrenamtliche Umsetzer: Bewertung der Anregung zu Verhaltensänderungen durch die Teilnahme an Diskussionsrunden / Projektbausteinen

Die Befunde der AjF-Umsetzerbefragung zeichnen ein ähnliches Bild zur Herbeiführung von Verhaltensänderungen wie dasjenige, das die Teilnehmer an AjF selbst berichten (vgl. Bild 8-23): Zwar äußert sich noch immer mehr als die Hälfte der Ehrenamtlichen optimistisch zur vorgelegten Aussage. Es finden sich aber auch etwa drei von zehn Befragten, die nur eine teilweise Zustimmung angeben und 14,3 % der Mitwirkenden, die einer Anregung zu Verhaltensänderungen eher nicht zustimmen.

Beurteilung der Diskussionsrunden / Projektbausteine: Anregung zu Verhaltensänderungen	n	1	2	3	4	5	6	Median / MW
		Stimme überhaupt nicht zu					Stimme voll und ganz zu	
Zeilen-%								
Der Verkehrsunfall und seine Folgen	135	5,9	5,2	5,9	21,5	21,5	40,0	5,0 / 4,7
Alkohol / Designierter Fahrer	201	8,5	7,0	7,5	16,4	21,9	38,8	5,0 / 4,5
Fahrzeugsicherheit / Unfallursachen	106	5,7	6,6	6,6	15,1	20,8	45,3	5,0 / 4,8
Risikofaktor Mensch	98	7,1	5,1	6,1	12,2	23,5	45,9	5,0 / 4,8
Drogen	198	10,1	8,6	9,6	13,6	18,2	39,9	5,0 / 4,4

Tab. 8-23: Prüfgruppe: Beurteilung der Diskussionsrunden / Projektbausteine: Anregung zu Verhaltensänderungen; Befragungszeitpunkte t_1 (Frage 16) und t_2 (Frage 19)

Sowohl die Jugendlichen und jungen Erwachsenen als auch die ehrenamtlichen Umsetzer schreiben den Diskussionsrunden / Projektbausteinen, so wie sie diese erlebt haben, ein großes Potenzial für Einstellungs- und Verhaltensänderungen zu. Dabei

ist zu bedenken, dass es sich bei den infrage stehenden Diskussionsrunden mit großer Wahrscheinlichkeit nicht um AjF-Projektbausteine im Sinne der DVW handelt. Das bisher weitgehend ungenutzte Potenzial dieser didaktisch, metho-

disch und fachlich definierten Veranstaltungen lässt sich bereits bei der Betrachtung der unspezifischen Diskussionsrunden absehen.

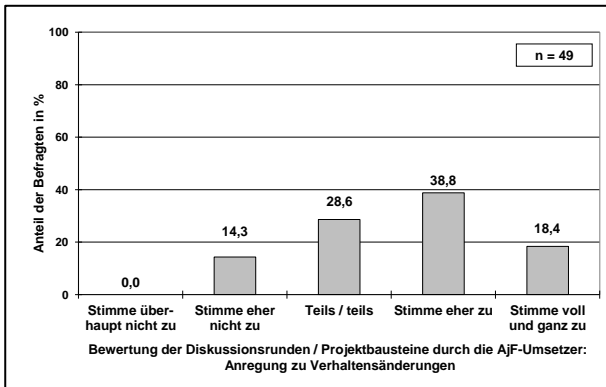


Bild 8-23: Bewertung der Diskussionsrunden / Projektbausteine durch die AjF-Umsetzer: Anregung zu Verhaltensänderungen; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 94)

8.4 Weitere Angebote am Aktionstag und Kooperationspartner der Verkehrswachten

8.4.1 Weitere Angebote am Aktionstag

Neben Aktionselementen und Projektbausteinen, die feste Bestandteile der Konzeption von AjF darstellen, sind an den Aktionstagen des betrachteten Zielgruppenprogramms häufig auch weitere Angebote zu finden. Daher wurde unter den befragten Antragstellern im „Datenblatt Aktionstag“ auch erhoben, ob es am Aktionstag noch zusätzliche Angebote für die Teilnehmer gab und worum es sich bei diesen handelte. Bild 8-24 verdeutlicht, dass an mehr als zwei von drei Aktionstagen über Aktionselemente und Diskussionsrunden / Projektbausteine hinaus noch weitere Möglichkeiten für die Besucher bestehen, sich mit dem Thema Verkehrssicherheit auseinander zu setzen.

Die Antragsteller konnten in einem Freitextfeld beschreiben, welche zusätzlichen Angebote am Aktionstag bereitgestellt wurden. Bei der Betrachtung der diesbezüglichen Angaben stellt sich heraus, dass vier von zehn Verantwortlichen bei ihren Veranstaltungen (auch) von der Polizei unterstützt werden (vgl. Tab. 8-24). An zwei bis drei von zehn Aktionstagen können außerdem Angebote von Rettungsdiensten, der Feuerwehr und / oder der Sucht- bzw. Drogenhilfe von den Teilnehmern genutzt werden. Mehr als zehn Nennungen verzeichnen außerdem öffentliche Ämter, Technische Prüfstellen, gesundheitspräventive Angebote, Ausstel-

lungen und Angebote der Bundeswehr. Weitere Angebote externer Organisationen sind an den Aktionstagen in der Stichprobe des „Datenblatt Aktionstag“ dagegen nur selten vertreten.¹¹¹ Die von den Verantwortlichen angeführten weiteren Angebote ähneln damit den Angaben der Jugendlichen und jungen Erwachsenen zu „sonstigen“ Aktionselementen (vgl. Abschnitt 8.2.1).

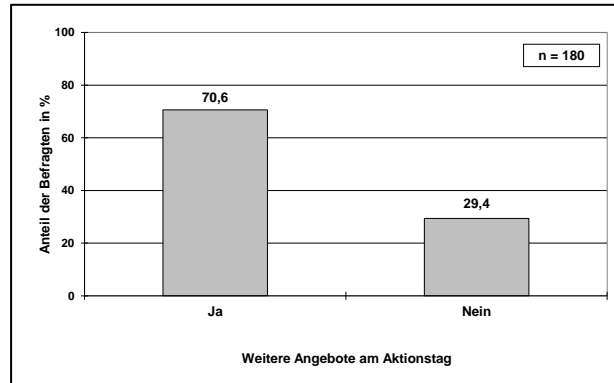


Bild 8-24: Weitere Angebote am AjF-Aktionstag; Datenblatt Aktionstag (Frage 5)

8.4.2 Kooperationspartner der Verkehrswachten

Im Zusammenhang mit weiteren Angeboten am Aktionstag ist auch die Frage zu sehen, mit welchen externen Akteuren die Verkehrswachten bei ihren Aktionstagen kooperieren. Tab. 8-25 stellt die diesbezüglichen Angaben der AjF-Antragsteller bzw. Koordinatoren dar, die hierzu in der Umsetzerbefragung Stellung genommen haben. Es zeigt sich, dass Polizisten und Fahrlehrer die beiden Personengruppen bilden, die am häufigsten an den AjF-Aktionstagen anzutreffen sind. Erstere sind nach Aussage von beinahe neun von zehn Umsetzern an ihren Veranstaltungen beteiligt. Fahrlehrer nennen knapp drei Viertel der Antragsteller / Koordinatoren als Kooperationspartner ihrer AjF-Aktionstage. Zwanzig Prozent der Befragten arbeiten außerdem mit Beschäftigten aus der Unfallrehabilitation zusammen. Seelsorger und Peer-Moderatoren werden in 15 bzw. elf Fällen als an den Aktionstagen beteiligt genannt. Mehr als die Hälfte der hierzu getätigten Angaben beziehen sich außerdem auf Kooperationspartner, die keiner der bisher genannten Personengruppen zugerechnet werden können.

¹¹¹ Die unter „Sonstiges“ zusammengefassten, weiteren Angebote am Aktionstag sind in Anhang VIII, Tab. A8-24a und Tab. A8-24b dokumentiert.

Art der weiteren Angebote am AjF-Aktionstag	Antworten		Befragte
	n	%	%
Polizei	52	17,5	41,3
Rettungsdienste	39	13,1	31,0
Feuerwehr	33	11,1	26,2
Sucht- / Drogenhilfe	27	9,1	21,4
Öffentliche Ämter	16	5,1	11,9
Technische Prüfstellen	13	4,4	10,3
Gesundheitspräventive Angebote	12	4,0	9,5
Ausstellungen	12	4,0	9,5
Bundeswehr	12	4,0	9,5
Fahrverbände	8	2,7	6,3
Fahrschule	7	2,4	5,6
Versicherung / Krankenkasse	6	2,0	4,8
ÖPNV	6	2,0	4,8
Führerscheinstelle	4	1,3	3,2
Sportverein	4	1,3	3,2
Landesverkehrswacht	3	1,0	2,4
Sonstige	44	14,8	34,9
Insgesamt	297	100,0	235,7

Mehrfachantworten: 297 Antworten von 126 Befragten;

Tab. 8-24: Art der weiteren Angebote am AjF-Aktionstag (Mehrfachantworten); Datenblatt Aktionstag (Frage 5)

Kooperationspartner am AjF-Aktionstag	Antworten		Befragte
	n	%	%
Polizei	129	35,1	89,0
Fahrlehrer	108	29,3	74,5
Unfallrehabilitation	29	7,9	20,0
Seelsorger	15	4,1	10,3
Peer-Moderatoren	11	3,0	7,6
Sonstige	76	20,7	52,4
Insgesamt	368	100,0	253,8

Mehrfachantworten: 368 Antworten von 145 Befragten;

Tab. 8-25: AjF-Antragsteller / Koordinatoren: Kooperationspartner am AjF-Aktionstag (Mehrfachantworten); AjF-Umsetzerbefragung (Frage 106)

Unter denjenigen Umsetzern, die weitere als die zuvor diskutierten Kooperationspartner nennen, offenbart sich eine große Bandbreite an externen Akteuren (vgl. Tab. 8-26): Am häufigsten werden hier Rettungsdienste genannt, diese werden von mehr als der Hälfte der Befragten, die hier eine Angabe gemacht haben, als Kooperationspartner angeführt. Mehr als ein Viertel der Umsetzer nennen zudem die Feuerwehr als Beteiligte an ihrer

Veranstaltung. Mehr als zehn Mal werden außerdem Optiker und öffentliche Träger mit den Aktionstagen in Verbindung gebracht. Jeweils weniger als zehn Nennungen beziehen sich auf Richter bzw. Rechtsanwälte, die Landesverkehrswacht bzw. andere Verkehrswachten, Autohäuser und Abschleppdienste, Automobilverbände, das Technische Hilfswerk (THW) und Krankenkassen.

Sonstige Kooperationspartner am AjF-Aktionstag	Antworten		Befragte
	n	%	%
Rettungsdienst	39	24,5	51,3
Feuerwehr	22	13,8	28,9
DEKRA / TÜV	15	9,4	19,7
Optiker	11	6,9	14,5
Öffentliche Träger	11	6,9	14,5
Richter / Rechtsanwalt	9	5,7	11,8
LVW / andere Verkehrswacht	6	3,8	7,9
Autohaus / Abschleppdienst	6	3,8	7,9
Automobilverband	5	3,1	6,6
THW	4	2,5	5,3
Krankenkasse	4	2,5	5,3
Sonstige	27	17,0	35,5
Insgesamt	159	100,0	209,2

Mehrfachantworten: 159 Antworten von 76 Befragten;

Tab. 8-26: AjF-Antragsteller / Koordinatoren: Sonstige Kooperationspartner am AjF-Aktionstag (Mehrfachantworten); AjF-Umsetzerbefragung (Frage 106)

8.5 Behandelte Schwerpunktthemen

8.5.1 Befunde aus der Befragung der Jugendlichen und jungen Erwachsenen

Einen wesentlichen Punkt mit Bezug auf die Umsetzungstreue von AjF bildet die Fragestellung, ob diejenigen Inhalte, die im Rahmen des Programms aufgegriffen werden sollen, auch tatsächlich von den Teilnehmern wahrgenommen werden.

Im Jahr 2017 sollten die folgenden Schwerpunktthemen bedarfsgerecht in AjF umgesetzt werden (vgl. DVW 2017c):

- Risikoverhalten,
- Alkohol und Drogen,
- Begleitetes Fahren,
- Sichtbarkeit,
- Ablenkung sowie

- Themen aus der BMVI-Halbzeitbilanz des Verkehrssicherheitsprogramms 2011-2020, wie
 - Regelkonformität und
 - Geschwindigkeit oder Rücksichtnahme von und gegenüber Rad Fahrenden.

Daher wurde für diese Themenkomplexe sowohl in der Befragung der Teilnehmer als auch im „Datenblatt Aktionstag“ jeweils erfragt, ob sie an der betrachteten Veranstaltung behandelt wurden.

Betrachtet man zunächst die Angaben der AjF-Teilnehmer zu den an den Aktionstagen behandelten Themen, so lässt sich folgendes Bild zeichnen (vgl. Tab. 8-27):

Am stärksten im Fokus steht hierbei offenbar das Thema „Alkohol / Drogen“, das von beinahe neun von zehn Befragten als am Aktionstag behandelt genannt wird. Etwa acht von zehn Befragten geben außerdem an, dass an der von ihnen besuchten Veranstaltung das Thema „Risikoverhalten“ aufgegriffen wurde. Die Unterbereiche „Ablenkung“ und „Befolgung von Verkehrsregeln und Geschwindigkeit“ spielen nach Aussage von etwas weniger als drei Viertel der Jugendlichen und jungen Erwachsenen am Aktionstag eine Rolle. Etwas weniger als die Hälfte bzw. etwa vier von zehn Befragten haben sich außerdem am Aktionstag mit den Themen „Rücksichtnahme gegenüber Rad Fahrenden“ bzw. „Sichtbarkeit“ auseinandersetzen können. Am seltensten wird an den Aktionstagen schließlich die Thematik des Begleiteten Fahrens aufgegriffen, die lediglich von 31,8 % der Befragten als behandelt bezeichnet wird. Dies ist insofern bedauerlich, als diese Verkehrssicherheitsmaßnahme erwiesenermaßen die Fahrerfahrung der Teilnehmer erhöht und unfallpräventiv wirkt (vgl. FUNK, SCHRAUTH 2016a; FUNK, GRÜNINGER 2010; SCHADE, HEINZMANN 2011). Hier wird also die Möglichkeit vergeben, diese Vorteile von BF17 herauszustellen und gegebenenfalls weitere Jugendliche dafür zu interessieren.

Zwischen Teilnehmern der ersten und zweiten Nachbefragung zeigt sich ein statistisch signifikanter Unterschied: Demnach berichten AjF-Teilnehmer zum Zeitpunkt t_1 mit 40,8 % seltener, das Thema „Sichtbarkeit“ am Aktionstag behandelt zu haben (t_2 : 52,2 %). Die Effektstärke des berichteten Zusammenhangs (Cramers V) beträgt 0,1.

Tab. 8-27 nimmt auch die Angaben der Antragsteller aus dem „Datenblatt Aktionstag“ in den Blick, die der jeweiligen AjF-Veranstaltung, an der die Jugendlichen und jungen Erwachsenen teilgenommen haben, zugespielt werden konnten. Für diejenige Teilmenge der AjF-Teilnehmer, für die

Angaben aus beiden Datenquellen vorliegen, kann also ein Vergleich zwischen den Angaben der Teilnehmer und den Angaben der Verantwortlichen von AjF auf der Teilnehmerebene gezogen werden. Dabei zeigt sich, dass die Behandlung der abgefragten Schwerpunktthemen von den Antragstellern zu einem größeren Anteil berichtet wird, als dies unter den Jugendlichen und jungen Erwachsenen der Fall ist. So wurden laut den Angaben der Verantwortlichen 97,7 % der AjF-Teilnehmer mit dem Thema „Ablenkung“ konfrontiert. Unter allen AjF-Teilnehmern gibt dagegen lediglich ein Anteil von 73,9 % an, etwas zu diesem Thema erfahren zu haben. Auch hinsichtlich der anderen Schwerpunktthemen errechnen sich – teils deutlich – höhere Anteile an Jugendlichen und jungen Erwachsenen, die laut den AjF-Verantwortlichen mit den infrage stehenden Inhalten beschult wurden, als dies durch die Zielgruppe bestätigt wird. Insofern kann davon ausgegangen werden, dass nicht alle an den Aktionstagen verfügbaren Angebote die Jugendlichen und jungen Erwachsenen auch tatsächlich erreichen bzw. von diesen wahrgenommen werden.

8.5.2 Befunde des „Datenblatt Aktionstag“

Im Folgenden sollen ergänzend zu den bereits durchgeführten Analysen auch die Angaben der Antragsteller aus dem „Datenblatt Aktionstag“ zu den behandelten Schwerpunktthemen auf der Ebene der Veranstaltung behandelt und mit den Angaben der AjF-Teilnehmer kontrastiert werden (vgl. Tab. 8-28). Die Aussagen der AjF-Verantwortlichen legen eine gute Abdeckung der relevanten Inhalte nahe: So wird das Thema „Alkohol und Drogen“ nach Aussage der Mitwirkenden nur in Ausnahmefällen nicht am Aktionstag behandelt. Auch die Aspekte „Ablenkung“, „Risikoverhalten“ und „Regelkonformität und Geschwindigkeit“ spielen bei jeweils mehr als neun von zehn Aktionstagen eine Rolle im Angebot der Verkehrswacht.

Etwas weniger prominent werden aus Sicht der Antragsteller an den Aktionstagen die Schwerpunktthemen „Rücksichtnahme gegenüber Rad Fahrenden“, „Sichtbarkeit“ und „Begleitetes Fahren“ behandelt. Etwas mehr („Rücksichtnahme gegenüber Rad Fahrenden“) bzw. etwas weniger („Begleitetes Fahren“, „Sichtbarkeit“) als zwei Drittel der Befragten geben an, diese Themen bei ihrer AjF-Veranstaltung zu berücksichtigen. Wenngleich die Reihung der thematischen Bereiche in den Angaben von Jugendlichen und Antragstellern in etwa übereinstimmt, werden sämtliche Schwerpunktthemen von den Verantwortlichen der Aktionstage

deutlich häufiger als umgesetzt berichtet als dies in der Wahrnehmung der Jugendlichen und jungen Erwachsenen der Fall ist.

Am AjF-Aktionstag behandelte Themen		n	Ja	Nein
			Zeilen-%	
Ablenkung	t ₁	541	73,8	26,2
	t ₂	90	74,4	25,6
	Insg.	631	73,9	26,1
	Datenblatt Aktionstag	441	97,7	2,3
Risiko-verhalten	t ₁	537	80,1	19,9
	t ₂	90	71,1	28,9
	Insg.	627	78,8	21,2
	Datenblatt Aktionstag	429	86,5	13,5
Alkohol und Drogen	t ₁	542	89,3	10,7
	t ₂	92	84,8	15,2
	Insg.	634	88,6	11,4
	Datenblatt Aktionstag	448	97,1	2,9
Begleitetes Fahren	t ₁	537	33,0	67,0
	t ₂	91	25,3	74,7
	Insg.	628	31,8	68,2
	Datenblatt Aktionstag	402	45,8	54,2
Sichtbarkeit	t ₁	534	40,8	59,2
	t ₂	90	52,2	47,8
	Insg.	624	42,5	57,5
	Datenblatt Aktionstag	402	61,2	38,8
Regelkonformität und Geschwindigkeit	t ₁	539	72,4	27,6
	t ₂	91	74,7	25,3
	Insg.	630	72,7	27,3
	Datenblatt Aktionstag	435	90,8	9,2
Rücksichtnahme gegenüber Rad Fahrenden	t ₁	538	45,5	54,5
	t ₂	90	48,9	51,1
	Insg.	628	46,0	54,0
	Datenblatt Aktionstag	352	69,0	31,0

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Unterschiede an.

Tab. 8-27: Prüfgruppe: Am AjF-Aktionstag behandelte Themen; Datenblatt Aktionstag (Frage 12) und AjF-Teilnehmer zu den Befragungszeitpunkten t₁ (Frage 17) und t₂ (Frage 20)

Zusätzlich zu der Angabe, ob das betreffende Thema am Aktionstag überhaupt behandelt wurde, konnten die Antragsteller im „Datenblatt Aktionstag“ auch berichten, im Rahmen welcher Angebote die verschiedenen Aspekte der Verkehrssicherheit den Jugendlichen und jungen Erwachsenen vermittelt wurden. Die Häufigkeitsverteilungen der einzelnen Themen auf die verschiedenen Angebote am Aktionstag ist in Tab 8-29 dargestellt. Diese können wie folgt charakterisiert werden:

- Das Thema „Ablenkung“ wird hauptsächlich im Zusammenhang mit den (Fahr-)Simulatoren sowie dem Reaktionstestgerät aufgegriffen und teilweise spielt es auch beim vermeintlichen Projektbaustein „Risikofaktor Mensch“ eine Rolle. Unter den sonstigen Angeboten wird das Thema außerdem beim Infostand, im Rahmen der Vermittlung von Wissen über Fahrphysik sowie bei spezifischen Vorträgen oder Demonstrationen zur Handynutzung im Straßenverkehr berücksichtigt.
- Die Simulationselemente, das Reaktionstestgerät und der Gurtschlitten werden unter den Aktionselementen am häufigsten dazu genutzt, den Besuchern das Thema „Risikoverhalten“ nahe zu bringen. Auch bei der Diskussion zu „Risikofaktor Mensch“ wird es aufgegriffen, sofern diese Teil des Angebots am Aktionstag ist. Sonstige Angebote, die zu diesem Thema angeführt werden, finden sich in den Infoständen und Diskussionsrunden, der Aktion BOB sowie Angeboten und Vorträgen von Seelsorgern.
- Der Themenbereich „Alkohol und Drogen“ wird vor allem durch den Rauschbrillenparcours sowie durch die Möglichkeit der Alkoholsimulation bei den Pkw- und Motorrad-Fahrsimulatoren abgedeckt. Auch bei Diskussionen zu diesem Thema sowie zum Thema „Risikofaktor Mensch“ wird die angesprochene Thematik berücksichtigt. Auch der Infostand und die Aktion BOB stellen, sofern angeboten, eine Möglichkeit für die Teilnehmer dar, sich mit den Gefahren von Rauschmittelkonsum im Straßenverkehr zu beschäftigen.
- Das Thema „Begleitetes Fahren“ wird im Rahmen der Aktionselemente und Diskussionsrunden nur selten aufgegriffen. Am ehesten erfolgt eine Berücksichtigung des Begleiteten Fahrens am Infostand, bei Diskussionsrunden und im Rahmen von spezifischen Angeboten zu diesem Thema.

Am AjF-Aktionstag behandelte Themen	Ablenkung	Risikoverhalten	Alkohol und Drogen	Begleitetes Fahren	Sichtbarkeit	Regelkonformität und Geschwindigkeit	Rücksichtnahme gegenüber Rad Fahrenden
	%						
Ja	94,4	92,5	97,4	60,8	61,0	91,5	67,8
Nein	5,6	7,5	2,6	39,2	39,0	9,5	32,2
Insgesamt	100,0	1,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
n	180	174	190	158	136	176	149

Tab. 8-28: Am AjF-Aktionstag behandelte Themen; Datenblatt Aktionstag (Frage 12)

- Eine Beschäftigung mit dem Aspekt der Sichtbarkeit äußern die Befragten vor allem im Zusammenhang mit den Fahrsimulatoren und dem Sehtest. Dieses Thema wird außerdem beim Infostand, bei Diskussionsrunden und im Rahmen praktischer Darstellungen behandelt.
- Mit dem Thema „Regelkonformität und Geschwindigkeit“ werden die Teilnehmer an den AjF-Aktionstagen vor allem bei der Benutzung der Fahrsimulatoren und des Reaktionstests konfrontiert. Falls Diskussionsrunden / Projektbausteine angeboten werden, erfolgt außerdem eine Beschäftigung mit diesem Thema im Rahmen der Veranstaltung „Risikofaktor Mensch“. Schließlich wird der genannte Aspekt teilweise auch beim Infostand, bei Diskussionsrunden, im Rahmen von Angeboten zur Fahrphysik sowie bei verschiedenen Vorträgen thematisiert.
- Die verschiedenen (Fahr-)Simulatoren dienen unter anderem auch dazu, das Thema „Rücksichtnahme gegenüber Rad Fahrenden“ in den Fokus der Teilnehmer zu rücken. Dies geschieht außerdem beim Infostand, im Rahmen der Aktion BOB und bei Vorträgen bzw. Angebote, die sich mit der Fahrphysik auseinandersetzen. Schließlich wird an einigen Aktionstagen auch ein Workshop oder ähnliches zum Thema „Toter Winkel“ angeboten, der ebenfalls einen spezifischen Bezug zur hier diskutierten Thematik aufweist.

Insgesamt kann an dieser Stelle festgehalten werden, dass von den Ehrenamtlichen zum Thema „Sichtbarkeit“ die geringste Bandbreite an Angeboten berichtet wird. Die Themen „Ablenkung“, „Risikoverhalten“ und „Rücksichtnahme gegenüber Rad Fahrenden“ werden dagegen jeweils im Rahmen mehrerer unterschiedlicher Angebote behandelt. Auffällig oft werden die (Fahr-)Simulatoren und der Infostand als zum jeweiligen Thema zur Verfügung stehende Angebote genannt.

8.6 Wahrnehmung der Teilnehmer durch die Ehrenamtlichen

Bei der Interaktion zwischen Ehrenamtlichen und Jugendlichen bzw. jungen Erwachsenen, die den Aktionstag besuchen, gewinnen die Mitwirkenden unter anderem auch einen Eindruck von Interesse, Motivation und Informiertheit der Teilnehmer. Um sich diesbezüglich ein Bild machen zu können, wurden die Antragsteller im Zuge der Erhebung des „Datenblatt Aktionstag“ auch darum gebeten, ihre Wahrnehmung der Besucher hinsichtlich der genannten Aspekte festzuhalten. Dazu wurde den Befragten eine Itematterie mit vier Fragestellungen und jeweils sechs Antwortoptionen vorgelegt, anhand derer sie ihre Eindrücke schildern konnten. Die Enden der verwendeten Skala waren dabei jeweils als Gegensatzpaar ausformuliert, so dass die Ausprägungen zwischen den Polen zur Abstufung der Angaben herangezogen werden konnten. Die vorgelegten Gegensatzpaare lauteten „Passiv / Aktiv“, „Interessiert / Gelangweilt“, „Wohlvollend / Kritisch“ und „Bereits sehr gut informiert / Noch überhaupt nicht informiert“.

Die Aktivität der Teilnehmer wird in diesem Zusammenhang von den Veranstaltern als ausgesprochen hoch beurteilt (vgl. Bild 8-25): Kein einziger Antragsteller nutzt die Möglichkeiten der Antwortskala, um eine (weitgehende) Passivität der Besucher des Aktionstages auszudrücken. Die mittleren Skalenausprägungen „3“ und „4“ umfassen zusammen ebenfalls weniger als zwanzig Prozent der Befragten, so dass sich der Großteil der Antworten auf die beiden obersten Antwortoptionen konzentriert. Dabei vergibt etwas mehr als ein Drittel der AjF-Antragsteller den Wert „5“ für die Aktivität der Teilnehmer und beinahe die Hälfte der Ehrenamtlichen wählt sogar die höchstmögliche Antwortkategorie. Die Mitwirkenden von AjF erleben die Besucher ihrer Aktionstage also als hochgradig aktiv.

Am AjF-Aktionstag behandelte Themen	Thema						
	Ablenkung	Risikoverhalten	Alkohol und Drogen	Begleitetes Fahren	Sichtbarkeit	Regelkonformität und Geschwindigkeit	Rücksichtnahme gegenüber Rad Fahrenden
	%						
Behandelt im Rahmen des / der Aktionselemente(s)							
Diverse Simulatoren	43,3	52,2	15,6	8,6	14,9	46,4	39,7
Rauschbrillenparcours	0	3,6	63,1	0	0	0	1,3
Reaktionstest	21,3	6,5	3,1	1,2	0	22,4	3,8
Gurtschlitten	2,1	9,4	0	0	0	0	1,3
Sehtest	0	0	0	0	16,4	2,4	0
Unfalldemonstration	0	2,2	0	0	0	0	0
Behandelt im Rahmen der / des Diskussionsrunden / Projektbausteine(s)							
Risikofaktor Mensch	8,5	18,8	6,3	1,2	0	9,6	2,6
Alkohol und Drogen	0	0	20,0	0	0	0,8	0
Behandelt im Rahmen des / der sonstige(n) Angebote(s)							
Infostand	11,3	11,6	9,4	46,9	26,9	20,8	29,5
Diskussionsrunden	2,8	10,1	4,4	17,3	10,4	8,8	6,4
BOB	3,5	8,7	7,5	0	0	3,2	14,1
Fahrphysik	7,8	5,1	0,6	0	0	8,8	14,1
Vorträge	5,0	5,1	3,1	1,2	0	7,2	1,3
Sonstige Demos	5,0	1,4	0	0	0	4,0	2,6
Seelsorge	1,4	6,5	1,3	0	0	1,6	2,6
Beratungsgespräche	0	0	3,8	6,2	0	4,8	2,6
BF17	0	0	0	14,8	0	0	0
Fahrschule	0	0	2,5	3,7	0	0,8	0
Film / Video	3,5	0	0	0	0	0	1,3
Toter Winkel	0	0	0	0	0	0	9,0
Handynutzung	19,1	0	0	0	0	0	0
Praktische Darstellung	0	0	0	0	17,9	0	0
Sonstiges	5,0	8,7	5,6	6,2	26,9	10,4	2,6
Insgesamt							
Insgesamt	139,7	152,2	150,0	107,4	113,4	152,0	134,6
Anzahl (n)	141	138	160	87	67	125	79

Tab. 8-29: Am AjF-Aktionstag behandelte Themen nach Aktionselementen, Projektbausteinen und sonstigen Angeboten; Datenblatt Aktionstag (Frage 12)

Auch die Interessiertheit der Teilnehmer wird von den Ehrenamtlichen als ausgesprochen stark ausgeprägt wiedergegeben (vgl. Bild 8-25). Beinahe sämtliche Befragten ordnen ihre Antworten diesbezüglich in der Skalenhälfte ein, die ein (eher) hohes Interesse der Jugendlichen signalisiert. Dabei wählt mehr als die Hälfte der Antragsteller die Antwortkategorie, die das höchstmögliche Interesse an den Angeboten der Verkehrswachten ausdrückt und etwa ein Drittel der Befragten schwächt seine Antwort nur leicht ab.

Eng verknüpft mit dem Interesse der Teilnehmer ist auch die Frage, ob diese den Angeboten der Verkehrswacht eher wohlwollend oder eher kritisch gegenüberstehen. Bild 8-25 dokumentiert, dass nach Aussage der Ehrenamtlichen eine wohlwollende Haltung der Jugendlichen deutlich überwiegt. Diejenigen Antwortoptionen, die ein (sehr) hohes Wohlwollen der Besucher unterstellen (Antwortkategorien „1“ und „2“), vereinen mehr als sechs von zehn Befragten in der Stichprobe des „Datenblatt Aktionstag“ auf sich. Etwa zwanzig

Prozent der Antragsteller wählen außerdem die Skalenausprägung „3“ als Antwortkategorie. Damit verbleibt lediglich etwas mehr als einer von zehn Mitwirkenden, der eine (eher) kritische Haltung der Jugendlichen und jungen Erwachsenen beobachtet haben will.

Eine von den bisherigen Fragestellungen abweichende Verteilung der Befragten ergibt sich hinsichtlich deren Angaben zur Informiertheit der Teilnehmer (vgl. Bild 8-25): Etwas mehr als zwanzig Prozent der Ehrenamtlichen stellen eine geringe oder eher geringe Informiertheit (Antwortkategorien „1“ und „2“) der Besucher fest. Einen hohen oder gar sehr hohen Informationsgrad wird den Jugendlichen und jungen Erwachsenen zudem von weniger als einem von zehn Antragstellern bescheinigt. Damit tritt eine Häufung der getätigten Angaben in der Mitte der verwendeten Skala auf. Hierbei tendieren etwa vier von zehn Befragten in Richtung einer eher geringen Informiertheit und beinahe drei von zehn Befragten in Richtung eines eher hohen Informationsgrades der Teilnehmer.

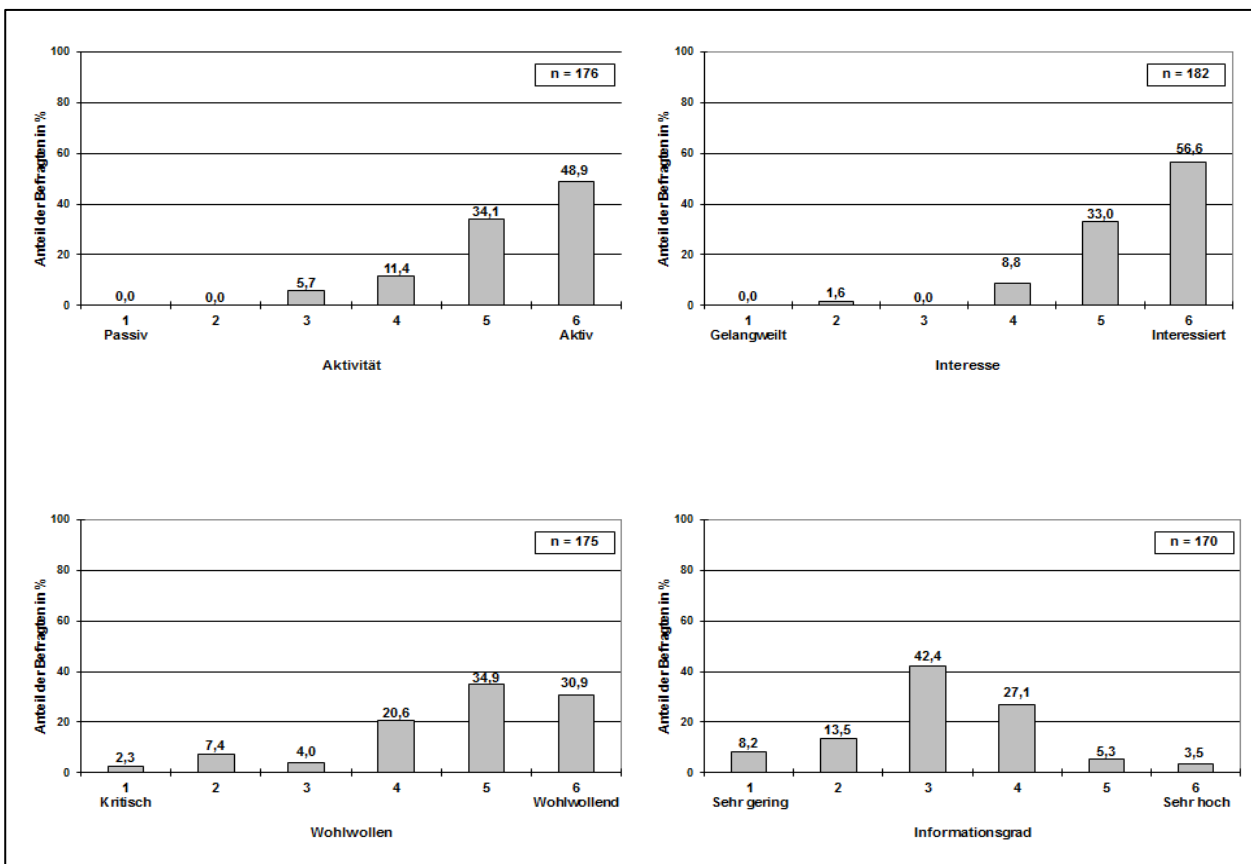


Bild 8-25: Wahrnehmung der AjF-Teilnehmer durch die Antragsteller; Datenblatt Aktionstag (Frage 6)

8.7 Globalbeurteilung durch die Teilnehmer und Anmerkungen zu positiven und negativen Aspekten der Veranstaltung

Abschließend soll zur Beurteilung der Umsetzungstreue die Globalbeurteilung der betrachteten Aktionstage durch die AjF-Teilnehmer in den Blick genommen werden. Außerdem wird eine Betrachtung der von den Jugendlichen und jungen Erwachsenen formulierten Freitexte zu positiven und negativen Aspekten der Veranstaltungen vorgenommen.

8.7.1 Globalbeurteilung durch die Teilnehmer

Eine erste Fragestellung, die in diesem Zusammenhang erörtert werden soll, betrifft die Gesamtbewertung des AjF-Aktionstages durch die Jugendlichen und jungen Erwachsenen. Um eine solche Bewertung vorzunehmen, konnten die Befragten Schulnoten vergeben. Hierbei steht der Wert „1“ für die bestmögliche Bewertung „sehr gut“ und der Wert „6“ beinhaltet die schlechteste Bewertung „ungenügend“. Die Werte dazwischen stellen Abstufungen der genannten Extreme dar.

Globale Beurteilung des AjF-Aktionstages	t ₁	t ₂	Gesamt
	%		
1 Sehr gut	14,0	30,9	16,5
2 Gut	58,1	46,8	56,4
3 Befriedigend	22,2	14,9	21,2
4 Ausreichend	3,9	2,1	3,6
5 Mangelhaft	1,8	5,3	2,4
6 Ungenügend	0	0	0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	544	94	638
Median / MW	2,0 / 2,2	2,0 / 2,0	2,0 / 2,2

Tab. 8-30: Prüfgruppe: Globale Beurteilung des AjF-Aktionstages; Befragungszeitpunkte t₁ (Frage 18) und t₂ (Frage 21)

Im Durchschnitt bewerten die AjF-Teilnehmer die von ihnen besuchten Aktionstage mit der Note „gut“ (vgl. Tab. 8-30). Dabei kommen Bewertungen mit der Note „6“ nie und Notenwerte von „4“ oder „5“ nur sehr selten vor. Der weit überwiegende Teil der Befragten hat seinen AjF-Aktionstag also zumindest als „befriedigend“ erlebt. Zwischen den Befragungszeitpunkten t₁ und t₂ offenbart sich kein

statistisch signifikanter Unterschied im Antwortverhalten der Befragten.

8.7.2 Anmerkungen zu positiven und negativen Aspekten der Veranstaltung

Um die Analyse zur Umsetzungstreue im Programm „Aktion junge Fahrer“ aus Sicht der Jugendlichen und jungen Erwachsenen abzurunden, wird im Folgenden darauf eingegangen, was den Teilnehmern am Aktionstag etwa zwei Monate nach der Veranstaltung besonders positiv oder negativ in Erinnerung geblieben ist.

Positive Aspekte	Antworten		Befragte
	n	%	%
Überschlagsimulator	69	16,9	22,8
Praktische Erfahrungen	43	10,5	14,2
Rauschbrillenparcours	33	8,1	10,9
Freundliche Mitarbeiter / gut erklärt	29	7,1	9,6
Simulationen allgemein	25	6,1	8,3
Unfallsimulator	23	5,6	7,6
Vorträge / Gespräche	22	5,4	7,3
Fahrsimulator	20	4,9	6,6
Großes Angebot	14	3,4	4,6
Bremssimulator	11	2,7	3,6
Insgesamt gut	11	2,7	3,6
Reaktionstest	9	2,2	3,0
Informierung / Tipps	9	2,2	3,0
Gurtschlitten	7	1,7	2,3
Sehtest	7	1,7	2,3
Motorradsimulator	5	1,2	1,7
Sonstiges	71	17,4	23,5
Insgesamt	408	100,0	135,1

Mehrfachantworten: 408 Antworten von 302 Befragten;

Tab. 8-31: Positive Aspekte der AjF-Veranstaltung (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t₂ (Frage 22)

Zu der Frage, was ihnen rückblickend am Aktionstag besonders gut gefallen hat, haben insgesamt 302 Jugendliche und junge Erwachsene eine Antwort gegeben.¹¹² Der größte Anteil der Nennungen (22,8 %) bezieht sich hierbei auf den Überschlagsimulator (vgl. Tab. 8-31). 14,2 % der Befragten loben die praktischen Erfahrungen im All-

¹¹² Nachfolgende Prozentangaben beziehen sich auf diese 302 Befragten.

gemeinen. Jeweils etwa einem Zehntel der Jugendlichen und jungen Erwachsenen sind der Rauschbrillenparcours und / oder die freundlichen Mitarbeiter an den Aktionselementen bzw. deren gute Erklärungen als besonders positiv in Erinnerung geblieben. Auch die Simulationen allgemein, der Unfallsimulator, die Vorträge und Gespräche und der Pkw-Fahrsimulator werden jeweils mehr als zwanzig Mal lobend erwähnt. Jeweils mehr als zehn Nennungen vereinen die Kategorien des reichhaltigen Angebots, des Bremssimulators und der Gesamtbetrachtung des Aktionstags insgesamt auf sich. Weitere Aspekte werden jeweils weniger als zehn Mal von den Befragten erwähnt. Weitere 71 Nennungen, die keiner der zuvor beschriebenen Kategorien zugeordnet werden können, werden unter „Sonstiges“ zusammengefasst.¹¹³

Negative Aspekte	Antworten		Befragte
	n	%	%
Zu wenig Zeit an Aktionen / Zeitmanagement	41	22,4	24,0
Organisation	20	10,9	11,7
Einzelne Simulatoren / Aktionselemente	17	9,3	9,9
Langweilig / Uninteressant	16	8,7	9,4
Probleme mit Mitarbeitern	13	7,1	7,6
Vorträge	12	6,6	7,0
Stationen überfüllt	10	5,5	5,8
Wiederholung von Themen	7	3,8	4,1
Sonstiges	47	25,7	27,5
Insgesamt	183	100,0	107,0

Mehrfachantworten: 183 Antworten von 171 Befragten;

Tab. 8-32: Negative Aspekte der AjF-Veranstaltung (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_2 (Frage 23)

Auf die Frage, was ihnen rückblickend auf die Veranstaltung nicht gut gefallen hat, machen 37,7 % der Befragten, also 171 Personen, eine Angabe.¹¹⁴ Am häufigsten wird dabei von annähernd einem Viertel der Teilnehmer am Aktionstag, die sich dazu äußern, das Zeitmanagement bzw. die fehlende Zeit an den einzelnen Aktionselementen kritisiert (vgl. Tab. 8-32). Etwas mehr als jedem Zehnten

hat die Organisation allgemein nicht gefallen und jeweils etwas weniger als jeder Zehnte bemängelt einzelne Simulatoren bzw. Aktionselemente oder fand den Verkehrssicherheitstag allgemein langweilig bzw. uninteressant. Von 7,6 % werden Probleme mit den Mitarbeitern an den Aktionselementen, z. B. deren erkennbar fehlende Motivation oder ähnliches, angeführt (n = 13). Zwölf Personen kritisieren die stattfindenden Vorträge, zehn befinden die Überfüllung an einzelnen Stationen für negativ und sieben merken an, dass es zu einer Wiederholung von Themen kam. Weitere 47 Nennungen können keiner der gebildeten Kategorien zugeordnet werden.¹¹⁵

8.8 Zusammenfassung der Befunde zur Umsetzungstreue

Charakterisierung der AjF-Aktionstage

Bei den Aktionstagen in der Stichprobe der Evaluation tritt eine Ballung der beobachteten Häufigkeiten in den Monaten Mai, Juni und September auf. Dabei liegen Datenblätter aus dreizehn von sechzehn Bundesländern vor. Im Mittel dauern die betrachteten Veranstaltungen etwa sieben Stunden und an der Hälfte der Veranstaltungen nehmen, nach Schätzung der Verantwortlichen, weniger als 270 Personen teil. Dabei werden im Mittel sechs Ehrenamtliche der Verkehrswacht und drei externe Experten eingesetzt.

Beinahe die Hälfte der Aktionstage in der Stichprobe findet auf dem Gelände einer allgemein- oder berufsbildenden Schule statt. Dabei berichten mehr als zwei Drittel der Antragsteller einen fest strukturierten Ablauf, bei dem die Schüler die einzelnen Stationen im Klassenverband durchlaufen.

Befunde zu den Aktionselementen

Durchschnittlich stehen den Teilnehmern laut eigener Aussage an den von ihnen besuchten Aktionstagen fünf Aktionselemente zur Verfügung. Am weitesten verbreitet sind hierbei der Rauschbrillenparcours, der Überschlagsimulator, der Pkw-Fahrsimulator sowie der Reaktionstest.

Auch die AjF-Antragsteller geben im „Datenblatt Aktionstag“ im Durchschnitt fünf verschiedene Aktionselemente pro Aktionstag an. Die Verbreitung der einzelnen Aktionselemente deckt sich hierbei gut mit den Angaben der Teilnehmer: Auch laut

¹¹³ Die in der Kategorie „Sonstiges“ zusammengefassten Angaben der AjF-Teilnehmer sind in Anhang VIII, Tab. A8-31 dokumentiert.

¹¹⁴ 41 Personen, die zwar eine Nennung machen, aber angeben „Nichts“ negativ zu finden, werden hier nicht einberechnet. Nachfolgende Prozentangaben beziehen sich auf die 171 Befragten, die eine inhaltliche Angabe machen.

¹¹⁵ Die in der Kategorie „Sonstiges“ zusammengefassten Angaben der AjF-Teilnehmer sind in Anhang VIII, Tab. A8-32 dokumentiert.

„Datenblatt Aktionstag“ kommen der Rauschbrillenparcours, der Reaktionstest und der Pkw-Fahrsimulator am häufigsten zum Einsatz. Außerdem berichten die Antragsteller auch von einer Reihe weiterer Angebote, worunter am häufigsten ein Infostand der Verkehrswacht angeführt wird.

In der Umsetzerbefragung geben die Mitwirkenden von AjF an, üblicherweise etwas mehr als vier verschiedene Aktionselemente zu betreuen. Am häufigsten handelt es sich hierbei erneut um den Rauschbrillenparcours, den Reaktionstest und/oder den Pkw-Fahrsimulator. Insgesamt ergibt sich aus den verschiedenen Datenquellen ein konsistentes Bild hinsichtlich der Verbreitung der bei AjF eingesetzten Aktionselemente.

Besonders häufig werden von den AjF-Teilnehmern die Angebote des Reaktionstests und des Rauschbrillenparcours genutzt. Der Überschlag- und der Bremssimulator sowie der Sehtest werden von etwa sechs von zehn Jugendlichen absolviert. Etwa die Hälfte der befragten Teilnehmer probiert zudem den Pkw-Fahrsimulator und/oder den Gurtschlitten aus.

Die Jugendlichen und jungen Erwachsenen bestätigen zu einem großen Teil, dass ihnen durch die Aktionselemente neue Inhalte zur Verkehrssicherheit vermittelt werden. Dieser Eindruck wird auch von den Ehrenamtlichen der Umsetzerbefragung geteilt, die weit überwiegend Lerneffekte unter den Teilnehmern feststellen.

Auch das Verhalten der Ehrenamtlichen hinsichtlich der Motivierung der Teilnehmer und insbesondere in Bezug auf die verständliche Erklärung der Aktionselemente wird von den Jugendlichen und jungen Erwachsenen gut bewertet. Den Teilnehmern bereitet es nach eigener Aussage außerdem große Freude, die Angebote am Aktionstag zu nutzen. Auch diese Einschätzungen werden von den Ehrenamtlichen der Umsetzerbefragung geteilt, die zur leichten Motivierung der Teilnehmer und deren Spaßempfinden ebenfalls weit überwiegend zustimmende Angaben machen.

Etwas zurückhaltender äußern sich sowohl die Teilnehmer als auch die Umsetzer dazu, ob die AjF-Aktionselemente die Jugendlichen und jungen Erwachsenen dazu veranlassen, ihre Einstellungen zur Verkehrssicherheit zu überdenken. Dennoch finden sich auch hier mehrheitlich zustimmende Angaben in beiden Befragungen. Das Gleiche gilt auch für die Anregung zu Verhaltensänderungen, wenngleich die Durchschnittswerte zu dieser Frage unter Teilnehmern und AjF-Umsetzern etwas geringer ausfallen als im Fall der infrage stehenden Einstellungsänderungen.

Auffällig ist zudem, dass der Überschlagsimulator und – mit Einschränkungen – die Unfalldemonstration von den Jugendlichen und jungen Erwachsenen hinsichtlich aller abgefragten Aspekte besser bewertet werden als die übrigen Aktionselemente. Für den Pkw- sowie den Motorradsimulator ist dagegen meist das Gegenteil der Fall. Vergleichsweise am schlechtesten wird hinsichtlich aller abgefragten Dimensionen der Sehtest bewertet.

Jugendliche, die den Gurtschlitten, den Motorrad- oder den Überschlagsimulator selbst ausprobiert haben, stimmen signifikant stärker als bloße „Zuschauer“ der Aussage zu, etwas Neues über Verkehrssicherheit gelernt zu haben. Die Eigenaktivität führt zudem beim Gurtschlitten und beim Motorradsimulator häufiger zu einer signifikant stärker wahrgenommenen Anregung zu Einstellungs- und Verhaltensänderungen. Beim Rauschbrillenparcours trifft dies für aktive AjF-Besucher für Anregungen zu Einstellungsänderungen, und bei der Nutzung des Überschlagsimulators für Anregungen zu Verhaltensänderungen zu.

Schließlich bescheinigen sich die Ehrenamtlichen hinsichtlich der Betreuung der Aktionselemente mit wenigen Ausnahmen, deren Funktionsweise verständlich zu erklären, auf Fehler der Teilnehmer einzugehen und deren Erfahrungen beim Ausprobieren der Aktionselemente zu rekapitulieren. Allerdings müssen diesen Antworten Einflüsse der sozialen Erwünschtheit unterstellt werden.

Im Großen und Ganzen ergibt sich sowohl aus der Teilnehmer- als auch aus der Umsetzerbefragung ein mehrheitlich positives Bild der Umsetzungstreue bei der Betreuung von AjF-Aktionselementen.

Befunde zu den Diskussionsrunden / Projektbausteinen

Insgesamt wird von 53 Antragstellern behauptet, selbst Projektbausteine nach den Vorgaben der DVW durchzuführen, und 39 Verantwortliche von Aktionstagen bestätigen, dass die Umsetzung von solchen Diskussionsrunden bei ihren Verkehrssicherheitstagen der Fall ist. Aufgrund der vorliegenden Auszählung der DVW (vgl. Tab. 2-1) können diese Angaben der AjF-Antragsteller und -Umsetzer nicht nachvollzogen werden. Die Antworten der AjF-Verantwortlichen und -Umsetzer zur Durchführungshäufigkeit von Projektbausteinen nach Vorgaben der DVW verweisen auf eine weit verbreitete Unkenntnis oder Unsicherheit hinsichtlich der Anforderungen an diese AjF-Programmbestandteile: So gehen die Angaben des „Datenblatt Aktionstag“ und der AjF-Umsetzer zu angeblich ange-

botenen bzw. durchgeführten Projektbausteinen weit über die bei der DVW abgerechnete Anzahl hinaus und erscheinen – in Kenntnis der tatsächlichen Umsetzungshäufigkeit – als unrealistisch.

Die Jugendlichen berichten, an etwas mehr bzw. etwas weniger als einem von drei Aktionstagen Diskussionen zu den Themen „Risikofaktor Mensch“, „Fahrzeugsicherheit / Unfallursachen“ und „Der Verkehrsunfall und seine Folgen“ angeboten bekommen zu haben. Die Diskussionsthemen „Alkohol / designierter Fahrer“ und „Drogen“ gibt sogar beinahe die Hälfte der Jugendlichen und jungen Erwachsenen als am Aktionstag angeboten an.

Aufgrund der gegenüber den Jugendlichen verwendeten Bezeichnung dieser Programmbestandteile als „Diskussionsrunden“ und bei Kenntnis der tatsächlichen Umsetzungszahlen der Projektbausteine, kann es sich bei den von den Jugendlichen angesprochenen Angeboten lediglich um nicht näher charakterisierbare Diskussionen im Rahmen des AjF-Aktionstages, aber nicht um Projektbausteine nach den Vorgaben der DVW, handeln.

Auffällig ist ferner, dass die Thematik „Alkohol / Designierter Fahrer“ von den Jugendlichen am häufigsten, von den Antragstellern und AjF-Umsetzern aber am seltensten benannt wird.

Zur Umsetzungstreue bei der Durchführung von Projektbausteinen ist zusammenfassend Folgendes festzuhalten:

- Einerseits behaupten die AjF-Antragsteller und angeblichen Durchführenden von Projektbausteinen, die dazu einschlägigen DVW-Vorgaben zu kennen (vgl. Abschnitt 8.3.3). Andererseits berichten diese Befragten deutlich häufiger die angebliche Umsetzung von Projektbausteinen (vgl. Tab. 8-7 und Bild 8-19), als dies nach den vorliegenden Abrechnungszahlen der DVW der Fall sein kann (vgl. Tab. 2-1). Sowohl die Jugendlichen als auch die Antragsteller suggerieren mit ihren Angaben Angebotshäufigkeiten von Projektbausteinen, die fern der Umsetzungsrealität von AjF liegen.
- Weit überwiegend berichten die Antragsteller bei der Umsetzung von Projektbausteinen eine eher starke oder sehr starke Orientierung an den Vorgaben und Beispielen der DVW. Lediglich 3,9 % der Antragsteller, die die Durchführung von Projektbausteinen berichten, geben eine eher weniger starke oder überhaupt keine Orientierung an den Vorgaben und Beispielen der DVW an. Die sich selbst als Umsetzer von Projektbausteinen bezeichnenden Mitwirkenden äußern ebenfalls eine angeblich starke Anle-

nung an die Vorgaben der DVW. Sowohl von den Antragstellern als auch von den Mitwirkenden wird also eine hohe Umsetzungstreue bei der Durchführung von Projektbausteinen behauptet.

- Eine ebenso hohe Umsetzungstreue äußern zwischen 73,8 % und 83,3 % der Antragsteller die nicht selbst Projektbausteine durchführen. Ebenso berichten zwischen 68,3 % und 78,6 % der AjF-Umsetzer, die behaupten, Projektbausteine selbst durchzuführen, von der Einhaltung der Vorgaben und der Nutzung der Beispiele der DVW zur Ausgestaltung von Projektbausteinen. Aufgrund der bereits festgestellten Defizite im Verständnis, ob ein Programmbestandteil als Projektbaustein im Sinne der DVW zu verstehen ist, muss allerdings angenommen werden, dass sich die Antragsteller und AjF-Umsetzer bei dieser Wertung letztlich auf unbestimmte Diskussionsrunden beziehen.
- Ihre Qualifikation zur Umsetzung von Projektbausteinen beziehen die AjF-Umsetzer, die nach eigenen Angaben solche Angebote leiten, mehrheitlich aus einer Moderatorenausbildung in einem anderen Zielgruppenprogramm oder einer Qualifikation in der Gesprächsführung, und zur Hälfte aus einem pädagogischen beruflichen Hintergrund. Als Methoden nutzen sie am häufigsten Gruppengespräche und Vorträge. Dabei kommen verbreitet PowerPoint-Präsentationen zum Einsatz.

Die besuchten Diskussionsrunden werden von den Jugendlichen und jungen Erwachsenen nichtsdestotrotz ausnehmend gut bewertet. Dabei werden insbesondere diejenigen Aspekte von den Befragten hervorgehoben, die einen Bezug zur fachlichen Kompetenz, der umfassenden Beantwortung von Teilnehmerfragen und der anschaulichen Vermittlung der Inhalte durch den Diskussionsleiter aufweisen. Bezüglich der Teilnehmermotivierung durch den Diskussionsleiter und der Vermittlung neuer Inhalte zur Verkehrssicherheit äußern sich die Jugendlichen nur wenig zurückhaltender. Auch der Anregung zu Einstellungs- oder Verhaltensänderungen stimmen die AjF-Teilnehmer weit überwiegend zu.

Die Ehrenamtlichen zeigen sich ebenfalls überwiegend optimistisch bezüglich des Erzielens von Lernerfolgen sowie der Herbeiführung von Einstellungs- oder Verhaltensänderungen aufseiten der Besucher der AjF-Aktionstage infolge der Teilnahme an Diskussionsrunden.

Die Befunde zur Bewertung der Diskussionsrunden / Projektbausteine stehen unter dem Vorbe-

halt, dass letztlich nicht klar ist, von welcher Art von Angebot dabei gesprochen wird, d. h. wie verbindlich, intensiv und strukturiert die Themen der Original-Projektbausteine in Diskussionsrunden auf AjF-Veranstaltungen behandelt werden.

Sowohl die Jugendlichen und jungen Erwachsenen als auch die ehrenamtlichen Umsetzer schreiben den Diskussionsrunden / Projektbausteinen, so wie sie diese erlebt haben, ein großes Potenzial für Einstellungs- und Verhaltensänderungen zu. Dabei ist zu bedenken, dass es sich bei den infrage stehenden häufiger durchgeführten Diskussionsrunden nicht um AjF-Projektbausteine im Sinne der DVW handeln kann. Da dem Forschungsnehmer zu diesen Veranstaltungen keinerlei Informationen vorliegen, können sie im Rahmen dieser Evaluation nicht begutachtet werden. Das bisher weitgehend ungenutzte Potenzial der didaktisch, methodisch und fachlich definierten Projektbausteine lässt sich bereits bei der Befassung mit den unspezifischen Diskussionsrunden absehen.

Befunde zu weiteren Angeboten am Aktionstag

Nach den Angaben des „Datenblatt Aktionstag“ gab es bei sieben von zehn Aktionstagen in der Stichprobe neben Aktionselementen und Projektbausteinen auch noch zusätzliche Angebote für die Teilnehmer. Hier werden am häufigsten die Polizei, Rettungsdienste, die Feuerwehr sowie Institutionen der Sucht- / Drogenhilfe als beteiligte Akteure genannt.

Außerdem ist aus den Angaben der Umsetzerbefragung ersichtlich, dass die Verkehrswachen bei ihren Aktionstagen mit einer ganzen Reihe unterschiedlicher Kooperationspartner zusammenarbeiten. Darunter werden von den Ehrenamtlichen am häufigsten Polizei und Fahrlehrer genannt.

Befunde zu den behandelten Schwerpunktthemen

In Bezug auf die an den Aktionstagen behandelten Schwerpunktthemen steht nach Aussage der Teilnehmer das Thema „Alkohol / Drogen“, das von beinahe neun von zehn Befragten als behandelt gezeichnet wird, am stärksten im Fokus. Etwa acht von zehn Befragten geben außerdem an, dass an der von ihnen besuchten Veranstaltung das Thema „Risikoverhalten“ aufgegriffen wurde. Die Unterbereiche „Ablenkung“ und „Befolgung von Verkehrsregeln und Geschwindigkeit“ spielen nach Aussage von etwas weniger als drei Viertel der Jugendlichen und jungen Erwachsenen am Aktionstag eine Rolle. Beinahe die Hälfte bzw. etwa vier

von zehn Befragten haben außerdem die Themen „Rücksichtnahme gegenüber Rad Fahrenden“ und „Sichtbarkeit“ behandelt. Am seltensten wird an den Aktionstagen schließlich die Thematik des Begleiteten Fahrens aufgegriffen.

Betrachtet man ergänzend hierzu die Angaben des „Datenblatt Aktionstag“, so scheinen die von der DVW als Schwerpunktthemen des Jahres 2017 definierten Inhalte an den Aktionstagen weit überwiegend im Rahmen verschiedener Angebote an die Zielgruppe vermittelt zu werden. Besonders die Themen „Alkohol und Drogen“, „Ablenkung“, „Risikoverhalten“ und „Regelkonformität und Geschwindigkeit“ werden hierzu von den Antragstellern genannt. Dabei kommen am häufigsten die (Fahr-)Simulatoren sowie die Infostände der Verkehrswachen zum Einsatz. Widersprüchlich erscheint, dass die Umsetzer von AjF die Behandlung sämtlicher Themen deutlich häufiger berichten, als diese von den Jugendlichen und jungen Erwachsenen als am Aktionstag behandelt wahrgenommen werden.

Befunde zur Wahrnehmung der Teilnehmer durch die Antragsteller

Die Antragsteller nehmen die Teilnehmer an den Aktionstagen laut „Datenblatt Aktionstag“ als hochgradig aktiv, sehr interessiert und weit überwiegend wohlwollend wahr. Außerdem sprechen sie diesen durchschnittlich eine mittlere Informiertheit zu Themen der Verkehrssicherheit zu.

Befunde zur Globalbeurteilung durch die Teilnehmer und Anmerkungen zu positiven und negativen Aspekten der Aktionstage

Global bewerten die AjF-Teilnehmer die von ihnen besuchten Aktionstage im Durchschnitt mit der Note „gut“. Der größte Anteil der Nennungen zu der Frage, was den Teilnehmern rückblickend am Aktionstag besonders gut gefallen hat, bezieht sich auf den Überschlagsimulator. Die AjF-Teilnehmer loben außerdem die praktischen Erfahrungen im Allgemeinen. Jeweils etwa einem Zehntel der Jugendlichen und jungen Erwachsenen sind weiterhin der Rauschbrillenparcours und/ oder die freundlichen Mitarbeiter an den Aktionselementen bzw. deren gute Erklärungen als besonders positiv in Erinnerung geblieben.

Bei der Frage, was ihnen rückblickend auf die Veranstaltung nicht gut gefallen hat, führen die Jugendlichen und jungen Erwachsenen am häufigsten das Zeitmanagement bzw. die fehlende Zeit an den einzelnen Aktionselementen an.

Bewertung der Umsetzungstreue

Insgesamt kann bezüglich verschiedener Aspekte der Umsetzungstreue Folgendes festgehalten werden:

➤ **Themenauswahl:**

In der Gesamtbeurteilung ist eine angemessene Themengewichtung nur teilweise zu bescheinigen. Zum einen werden zwar alle relevanten Aktionselemente im Rahmen von AjF auch tatsächlich umgesetzt. Zum anderen haben allerdings Projektbausteine in der Umsetzungsrealität nur vereinzelt einen Platz. Schwerpunktthemen der DVW werden zwar häufig an den Verkehrssicherheitstagen mit eingebaut, aus Sicht der Jugendlichen jedoch seltener als aus Sicht der Umsetzer. Eine Erklärung dafür könnte darin liegen, dass entweder die relevanten Botschaften der Schwerpunktthemen bei den Jugendlichen und jungen Erwachsenen nicht ankommen oder, dass beim Antwortverhalten der Veranstalter von Aktionstagen eine Verzerrung durch soziale Erwünschtheit vorliegt.

➤ **Hinreichende Kommunikation verkehrssicherheitsrelevanter Botschaften und Darstellung von Problemlösungen:**

Die AjF-Teilnehmer bewerten die Betreuung der Aktionselemente und die Umsetzung der Diskussionsrunden überwiegend positiv. Auch die AjF-Mitwirkenden selbst berichten von vorbildlichem Verhalten bezüglich der Betreuung von Aktionselementen und einer (eher) starken Orientierung an Vorgaben und Beispielen der DVW im Zusammenhang mit Projektbausteinen. Allerdings deuten viele Befunde darauf hin, dass die Definition dessen, was dabei als Projektbaustein aufgefasst und bewertet wird, häufig unklar ist. Bereits die Anzahl der wenigen bei der DVW abgerechneten Projektbausteine spricht gegen deren von den Jugendlichen und den Umsetzern behauptete weite Verbreitung. Außerdem lassen die teilnehmenden Beobachtungen den Schluss zu, dass die Art und Weise der Umsetzung, eine große Bandbreite umfasst (vgl. Kapitel 9). Vor dem Hintergrund dieser skizzierten Probleme kann die hinreichende Kommunikation verkehrssicherheitsrelevanter Botschaften und die Darstellung von Problemlösungen nicht eindeutig bescheinigt werden.

➤ **Hinreichende Kompetenzen der Moderatoren und Umsetzer:**

Die Mitwirkenden, die berichten, selbst Projektbausteine umzusetzen, berufen sich bezüglich ihrer Qualifikation hauptsächlich auf eine Moderatorenausbildung im Zuge anderer Zielgruppenprogramme, andere Qualifikationen in der Gesprächsführung und pädagogische Berufe bzw. einen anderen beruflichen Hintergrund. Inwiefern die Moderatorenausbildung im Rahmen anderer Zielgruppenprogramme dazu befähigt, bei AjF Projektbausteine umzusetzen, ist zu diskutieren. Denn bei „Kind und Verkehr“ und „Kinder im Straßenverkehr“ werden die Moderatoren beispielsweise zur Ansprache von vollkommen anderen Zielgruppen, wie Eltern, Erzieherinnen oder Kleinkindern, ausgebildet.

Bisher fehlt eine zielgruppenspezifische Schulung der Mitwirkenden an AjF-Aktionstagen. Eine Verpflichtung der Ehrenamtlichen auf Standards bei der Umsetzung der Aktionselemente erscheint nicht nur aufgrund der Erfahrungen aus den teilnehmenden Beobachtungen (vgl. Abschnitt 9.4) sinnvoll. Im vorliegenden Bericht wird auch deutlich, dass sich die Umsetzer selbst eine Aus- und Fortbildung im Programm AjF wünschen (vgl. Abschnitt 10.3).

9 Befunde der teilnehmenden Beobachtungen

Im Kontakt mit den Ansprechpartnern der Verkehrswachten sowie den Schulen, an denen AjF-Aktionstage im Erhebungszeitraum stattgefunden haben, deutete sich dem Forschungsnehmer ein sehr heterogenes Bild der tatsächlichen Umsetzung bzw. Ausgestaltung von AjF-Veranstaltungen durch die Ehrenamtlichen an. Bei Aktionstagen in Verbindung mit Schulen kommt es beispielsweise vor, dass eine Veranstaltung auf einem Marktplatz oder an einem ähnlichen, öffentlichen Ort stattfindet, zu der dann diverse Schulen aus der Umgebung eingeladen werden. Teils wird AjF auch mit anderen Veranstaltungen – wie z. B. einem Projekttag an Schulen – kombiniert, an dem dann Verkehrssicherheit eines von mehreren Themen ist, oder die Verkehrswacht wird von einer Schule als Gast zu einem Verkehrssicherheitstag eingeladen.

Um weitere Erkenntnisse zur tatsächlichen Umsetzung von AjF zu gewinnen, wurden zusätzlich zu den Befragungen der Jugendlichen sowie dem Einholen von Informationen von den Verkehrswachten an insgesamt 14 Aktionstagen teilnehmende Beobachtungen durch die Mitglieder des Evaluationsteams vorgenommen. Dabei handelte es sich bei zwölf Aktionstagen um Veranstaltungen an allgemein- oder berufsbildenden Schulen bzw. in Zusammenarbeit mit diesen, während die übrigen beiden Aktionstage auf öffentlichen Plätzen, wie z. B. einem Marktplatz, durchgeführt wurden.

Bei den teilnehmenden Beobachtungen wurde das Augenmerk auf die Aspekte

- Durchführung von Projektbausteinen,
- Erreichung der Zielgruppe,
- Grad der Organisation und Ablaufstruktur sowie
- Umgang der Verkehrswacht mit den Teilnehmern

gelegt. Die so gewonnenen Eindrücke werden im Folgenden beschrieben.

9.1 Durchführung von Projektbausteinen

An keinem der besuchten Aktionstage wurden Projektbausteine nach den Vorgaben der DVW umgesetzt. Dies bestätigt das Bild der geringen Umsetzungszahlen aus den vorherigen Jahren (vgl. Kapitel 2).

An einem Aktionstag konnten Vorträge und Stationen in verschiedenen Klassenzimmern beobachtet werden. Diese ähnelten den Projektbausteinen nach den Vorgaben der DVW zwar mehr oder weniger stark, wurden aber nicht als solche abgerechnet. Als Grund hierfür wurden vom zuständigen Ansprechpartner die strengen Vorgaben der DVW und die Pflicht eines Qualifikationsnachweises für die Durchführenden der Projektbausteine genannt.

Bei einem weiteren besuchten Verkehrssicherheitstag gab es verschiedene Vorträge zu Themen, die auch im Rahmen der Projektbausteine aufgegriffen werden (z. B. zum Thema Drogen). Diese wurden von der Verkehrswacht organisiert.

Darüber hinaus fanden an zwei besuchten Aktionstagen neben dem Angebot der Verkehrswacht ebenfalls Vorträge statt (z. B. von der Polizei), die jedoch von der Schule und nicht von der Verkehrswacht in die Wege geleitet wurden.

An zehn der besuchten Verkehrssicherheitstage wurden ausschließlich Aktionselemente angeboten, so dass keine organisierten Gesprächsgruppen vorzufinden waren. Zwar ergaben sich bei den Aktionselementen durchaus Gespräche der Ehrenamtlichen mit den Teilnehmern, allerdings kann dabei nicht ansatzweise von einem strukturierten Vorgehen der Einbindung der Jugendlichen und jungen Erwachsenen in eine Diskussion im Sinne eines Projektbausteins gesprochen werden.

Interessant ist in diesem Zusammenhang außerdem, dass zwei Verkehrswachten auf dem „Datenblatt Aktionstag“ (vgl. Abschnitt 3.2.6) angaben, Projektbausteine umgesetzt zu haben, obwohl durch das Evaluationsteam vor Ort keine entsprechende Durchführung beobachtet werden konnte. Durch diese falsche Angabe sowie durch die vielen zu diesem Thema geführten informellen Gespräche mit Ehrenamtlichen entstand beim Forschungsnehmer der Eindruck, dass den verantwortlichen Umsetzern nicht immer bekannt ist, welche Anforderungen ein Projektbaustein nach den Vorgaben der DVW zu erfüllen hat, um als solcher bezeichnet zu werden. Diese Vermutung wird auch durch die relativ hohen Anteile an Befragten in der Umsetzerbefragung gestützt, die angeben, dass ihnen die Vorgaben der DVW zur Durchführung von Projektbausteinen nicht bekannt sind (vgl. Abschnitt 8.3.4).

9.2 Erreichung der Zielgruppe

Die zentrale Zielgruppe von „Aktion junge Fahrer“ stellen Jugendliche und junge Erwachsene im Alter von 15 bis 24 Jahren dar.

Für zehn der 14 beobachteten Aktionstage kann uneingeschränkt bestätigt werden, dass diese Zielgruppe auch erreicht wurde.

An einem Aktionstag wurde eine Vermischung mit jüngeren Personen beobachtet, da es sich hierbei um einen Verkehrssicherheitstag für die gesamte Schule handelte, an dem auch untere Klassenstufen beteiligt waren.

Eine Zielgruppenvermischung mit Senioren oder auch Familien mit kleinen Kindern fand an den beiden Aktionstagen auf öffentlichen Plätzen sowie einem Aktionstag im Rahmen eines Schulfestes statt. Hier konnten insgesamt und auch im Vergleich mit den Aktionstagen an Schulen, die während der Unterrichtszeit stattfanden, nur relativ wenige Personen im Zielgruppenalter erreicht werden. Die Aktionselemente wurden auf diesen Veranstaltungen häufiger auch von Familien mit Kindern oder Senioren genutzt.

Dem Forschungsnehmer liegt von allen beantragten Verkehrssicherheitstagen zwischen Januar und September 2017 auch die durch den Antragsteller geschätzte, erwartete Teilnehmerzahl der Zielgruppe vor. Im Rahmen der teilnehmenden Beobachtungen konnten hier teils deutliche Abweichungen zu der Anzahl der tatsächlich erreichten Personen aus der Zielgruppe festgestellt werden. Dies war vor allem an den beiden Aktionstagen auf öffentlichen Plätzen der Fall: Hier blieb die tatsächliche Teilnehmerzahl (quantitative Erreichung der Zielgruppe) nach Schätzung der Mitglieder des Evaluationsteams weit hinter derjenigen zurück die bei der Beantragung angegeben wurde. Dazu passt auch, dass die Teilnehmerangaben des „Datenblatt Aktionstag“ im Durchschnitt etwas geringer ausfallen als diejenigen, die bei der Beantragung der Aktionstage von den Ehrenamtlichen geschätzt werden (vgl. Abschnitt 8.1). Hinsichtlich der qualitativen Tiefe der Zielgruppenerreichung bestätigte sich der Eindruck, dass je nach Setting (Schulgelände versus öffentlicher Platz) unterschiedliche Lerneffekte und Programmwirkungen zu erwarten sind (vgl. FUNK, HIESINGER, JÖRG 2016: 33).

Einer Selektivität der Teilnehmer hinsichtlich Geschlecht oder Migrationshintergrund konnte im Zuge der teilnehmenden Beobachtungen nicht nachgegangen werden.

9.3 Grad der Organisation der Veranstaltung und Ablaufstruktur

Bei der Ausgestaltung der Aktionstage hinsichtlich des Grades ihrer Organisation durch die Verkehrswacht war eine große Vielfalt zu beobachten.

An fünf Aktionstagen konnte keine strukturierte Organisation des Verkehrssicherheitstages – abgesehen von Ort und Zeit der Veranstaltung – festgestellt werden. Hierbei handelte es sich um zwei Aktionstage auf öffentlichen Plätzen, bei denen keine Schulen mit einbezogen wurden. Weitere zwei Aktionstage fanden ebenfalls auf öffentlichen Plätzen statt und wurden unter anderem von Schülern umgebender Schulen besucht. Ein Aktionstag fand schließlich im Rahmen eines Schulfestes statt, bei dem die Thematik der Verkehrssicherheit nicht im Vordergrund stand.

Unter den neun weiteren Aktionstagen bestanden Unterschiede hinsichtlich des zeitlichen Rahmens der Veranstaltung sowie in Bezug auf die Gruppengröße der Teilnehmer:

- An drei Aktionstagen hatten die Schüler in Klassenstärke (meist ca. 20 bis 30 Personen) jeweils nur eine Schulstunde Zeit (45 Minuten), um an allen (!) Aktionselementen teilzunehmen. Zumeist wurden sie dabei von einem Lehrer begleitet.
- An drei weiteren Verkehrssicherheitstagen haben die Schüler, ebenfalls in Klassenstärke und meistens durch einen Lehrer begleitet, die einzelnen Aktionselemente bzw. Stationen im Laufe des Schultages für die Länge von jeweils bis zu einer Schulstunde besucht.
- An zwei AjF-Aktionstagen konnten sich die Schüler in größeren Gruppen (ca. 60 bzw. 90 Personen) für die Dauer von zwei Schulstunden selbstständig auf die angebotenen Aktionselemente aufteilen. Dabei war immer mindestens eine Lehrkraft auf dem Gelände anwesend.
- An einem Verkehrssicherheitstag wurden schließlich Kleingruppen von ca. fünf bis sechs Personen gebildet, die den Aktionstag selbstständig stationsweise besuchten. Dabei gab es für jede Gruppe einen festen Zeitplan dahingehend, wann sie sich an welcher Station einfinden sollten. Außerdem musste bei jeder besuchten Station eine Bestätigung des jeweiligen Betreuers eingeholt werden, so dass alle Kleingruppen im Verlauf des Schultages sämtliche Stationen durchliefen.

Die Ablauforganisation des Aktionstages bzw. die Erstellung des Ablaufplanes wurde dabei mit Aus-

nahme eines Falles von der Schule und nicht von der Verkehrswacht übernommen.

9.4 Umgang der Verkehrswacht mit Teilnehmern

Bei der Beobachtung des Umgangs der Verkehrswacht mit den Teilnehmern können zwei Bereiche identifiziert werden, hinsichtlich derer deutliche Unterschiede zwischen den besuchten Aktionstagen festgestellt werden konnten. Dies betrifft zum einen die Animation der Besucher zur Teilnahme an den Aktionselementen und zum anderen die Erklärung bzw. Betreuung der Aktionselemente.

9.4.1 Motivierung zur Teilnahme an Aktionselementen

Um die Besucher der Aktionstage zur Teilnahme an den Aktionselementen zu bewegen, ist mehr oder weniger die Animation der Teilnehmer durch die Betreuer der einzelnen Stationen erforderlich. An sechs von vierzehn beobachteten Verkehrssicherheitstagen mussten die Teilnehmer von den Ehrenamtlichen aufgrund der Ablaufstruktur des Aktionstages jedoch nicht zum Mitmachen motiviert werden: Hier konnten die Teilnehmer entweder bei Interesse von selbst auf die Verkehrswacht zugehen oder es gab einen festen zeitlichen Ablaufplan für die einzelnen Stationen.

Bei zwei Aktionstagen konnten deutliche Bemühungen der Mitwirkenden der Verkehrswacht beobachtet werden, möglichst viele Jugendliche für das Ausprobieren der Aktionselemente zu begeistern. An drei weiteren Aktionstagen wurde dies dagegen nur vereinzelt versucht und in einem Fall konnten keinerlei Animationsversuche der Ehrenamtlichen festgestellt werden¹¹⁶

Zu beachten ist hierbei, dass teilweise auch an demselben Aktionstag deutliche diesbezügliche Unterschiede zwischen den eingesetzten Ehrenamtlichen beobachtet werden konnten. Diese Abhängigkeit des hier diskutierten Aspektes vom Verhalten einzelner Mitwirkender verweist auf einen Schulungsbedarf der Umsetzer in Bezug auf dieses Thema.

¹¹⁶ Für zwei Aktionstage kann zu diesem Aspekt keine Aussage getroffen werden.

9.4.2 Erklärung und Betreuung von Aktionselementen

Für die Kommunikation verkehrssicherheitsrelevanter Botschaften am Aktionstag ist es von Bedeutung, inwiefern die Aktionselemente durch die Ehrenamtlichen betreut und in welcher Art und Weise sowie mit welcher Intensität sie den Teilnehmer erklärt werden. Diesbezüglich konnten auf Basis der teilnehmenden Beobachtungen folgende Eindrücke gesammelt werden:

An sechs Verkehrssicherheitstagen konnte eine durchgängige Betreuung der Aktionselemente beobachtet werden, die auch mit ausführlichen Erklärungen mit Bezug zur Verkehrssicherheit einherging. Beispielsweise wurde nach der Beendigung einer „Fahrt“ mit dem Pkw-Fahrsimulator über die dabei begangenen Fehler der Jugendlichen und jungen Erwachsenen gesprochen. Außerdem wurde z. B. beim Rauschbrillenparcours oder dem Reaktionstest erklärt, welche Folgen das gerade erlebte Verhalten im Straßenverkehr nach sich ziehen kann.

An vier Aktionstagen konnten jedoch auch verschiedene Probleme festgestellt werden. Beispielsweise kam es vor, dass Aktionselemente zeitweise überhaupt nicht betreut wurden, sodass interessierte Jugendliche und junge Erwachsene nicht daran teilnehmen konnten. Teilweise fehlten außerdem Erklärungen zu den einzelnen Stationen bzw. der Bezug zur Verkehrssicherheit wurde bei den Gesprächen mit den Teilnehmern nicht hinreichend hergestellt. Beispielsweise wurde beim Rauschbrillenparcours das Öffnen einer Tür mit einem Schlüssel nachgestellt und somit allgemein das Verhalten im Rauschzustand verdeutlicht. Es wurde jedoch nicht darauf eingegangen, welche Folgen die Beeinträchtigung durch Rauschmittel im Straßenverkehr nach sich ziehen kann. Oder aber die Teilnahme der Jugendlichen z. B. am Motorrad- oder Fahrsimulator blieb von den Ehrenamtlichen unkommentiert. In diesen Fällen konnte teilweise auch beobachtet werden, dass die Simulatoren rein zum Spaß genutzt wurden, z. B. um auszuprobieren, wie weit man sich mit dem Motorrad in die Kurve legen kann, ohne zu stürzen etc.¹¹⁷

Wie bereits bei der Animation der Teilnehmer waren auch in Bezug auf die Erklärung und Betreuung von Aktionselementen an ein und demselben Aktionstag teils deutliche Unterschiede zwischen einzelnen Ehrenamtlichen zu beobachten. Hier kann wiederum ein Rückschluss auf eine fehlende

¹¹⁷ Für vier Aktionstage kann zu diesem Aspekt keine Aussage getroffen werden.

Unterweisung der Ehrenamtlichen bzw. die Verpflichtung auf Standards hinsichtlich des Verhaltens bei der Betreuung von Aktionselementen gezogen werden.

9.5 Zusammenfassung

Insgesamt konnte im Rahmen der teilnehmenden Beobachtungen eine große Bandbreite der Umsetzung von AjF-Verkehrssicherheitstagen festgestellt werden, die so bisher noch nicht erfasst wurde. Grundsätzlich ist die Vielfalt der Programmumsetzung nicht zwangsläufig problematisch zu bewerten, in vielen Fällen wird jedoch das Potential von AjF nicht oder nur teilweise ausgeschöpft:

- An Aktionstagen auf öffentlichen Plätzen zeigen sich Schwierigkeiten bei der Erreichung der Zielgruppe. Hierbei muss von großen Streuverlusten der eingesetzten personellen, zeitlichen und finanziellen Ressourcen ausgegangen werden.
- Projektbausteine werden offenbar nur sehr selten umgesetzt, obwohl sie einen festen Bestandteil in der Konzeption des betrachteten Zielgruppenprogramms darstellen. Dies scheint jedoch nicht allen Umsetzern bewusst zu sein. Es entsteht der Eindruck, dass AjF-Aktionstage von einigen Ehrenamtlichen als ausschließlich aus Aktionselementen bestehend gesehen werden, wohingegen Projektbausteine als Zusatzangebot wahrgenommen werden. Dadurch wird der erlebnisbetonten Ansprache der Teilnehmer ein deutlich stärkeres Gewicht eingeräumt als dem pädagogischen Aspekt des Programms im Sinne einer Vertiefung der demonstrierten Inhalte anhand von Diskussionsrunden etc. Die teilnehmenden Beobachtungen legen nahe, dass unter den Umsetzern der Status von Projektbausteinen in der Programmumsetzung ein anderer zu sein scheint als jener von Aktionselementen.
- Häufiger wurde beobachtet, dass die fachgerechte Animation der Besucher des Verkehrssicherheitstages zur Teilnahme an den Aktionselementen fehlt. Eine intensive Beschäftigung mit dem jeweiligen Thema kann deshalb für diese Besucher nicht immer erreicht werden.
- Ebenso bleiben in einigen Fällen Aktionselemente unkommentiert oder es wird kein Bezug zur Verkehrssicherheit hergestellt. Somit können verkehrssicherheitsrelevante Botschaften nur schwer kommuniziert werden.

Diese Defizite verdeutlichen bisher nicht genutzte Potenziale zur Optimierung des Einsatzes von Aktionselementen und die Notwendigkeit der Diskussion um eine Basisqualifikation für Mitwirkende an Aktionselementen.

Der Grad der Organisation von Veranstaltungen reicht von der bloßen Festlegung von Ort und Zeit bis zu einem festen Ablaufplan für Teilnehmergruppen. Aus pädagogischer Sicht wäre ein auf Klassenebene strukturierter, möglichst verpflichtender Ablaufplan, möglichst unter Beteiligung der Lehrkraft als Aufsichtsperson, für die jugendlichen Teilnehmer empfehlenswert. Als problematisch ist allerdings der Umstand zu sehen, dass die Planung des Ablaufes zum Großteil von den Schulen und nicht von den Verkehrswachten übernommen wird. Denkbar ist zwar, dass eine Absprache stattfindet, es liegt aber nicht vollständig in der Hand der Umsetzer, wie lange die Schüler z. B. an den einzelnen Stationen oder Aktionselementen verweilen können.

10 Rahmenbedingungen der Programmumsetzung

Im diesem Kapitel werden die Rahmenbedingungen der Umsetzung des Zielgruppenprogrammes „Aktion junge Fahrer“ detailliert betrachtet. Dazu werden zunächst die in AjF tätigen Umsetzer beschrieben. Im Anschluss wird das Programm selbst anhand verschiedener Aspekte von den Ehrenamtlichen bewertet. Dabei geht es um die Beurteilung der Programmmaterialien, des Inhalts und Aufbaus des Programms, um die Gewinnung von Schulen und Ehrenamtlichen für das Programm sowie eine globale Bewertung von AjF. Zuletzt wird die Zufriedenheit mit den Rahmenbedingungen, die durch den Umsetzerverband vorgegeben werden, beleuchtet.

10.1 Beschreibung der in AjF tätigen Umsetzer

Zur Charakterisierung der Umsetzer des Programms „Aktion junge Fahrer“ wird auf die Datenbasis der AjF-Umsetzerbefragung (vgl. Abschnitt 3.3.8) zurückgegriffen. Im Jahr 2017 definiert sich der Großteil der 270 befragten AjF-Umsetzer (88,5 %) selbst als aktiv, hat also im Jahr 2017 an Verkehrssicherheitstagen im Programm AjF mitgewirkt (vgl. Bild 10-1). Nur jeweils etwa 6 % der Umsetzer waren im Jahr 2017 nicht aktiv, wollen ihre Tätigkeit aber wieder aufnehmen, oder wirken überhaupt nicht mehr an Veranstaltungen mit (Pausierend: n = 15, Inaktiv: n = 16). Da nur so wenige Befragte den pausierenden oder inaktiven Umsetzern zuzuordnen sind, wird bei der Unterscheidung weiterer Merkmale keine Signifikanztestung nach dem Aktivitätsstatus vorgenommen.

Fast alle befragten Umsetzer sind Mitglied der Deutschen Verkehrswacht (vgl. Tab. 10-1). Unter den pausierenden Umsetzern gibt es keine Nicht-DVW-Mitglieder. Externe Experten, die an der Programmumsetzung z. B. als Moderatoren von Projektbausteinen beteiligt sein können, wurden also mit der AjF-Umsetzerbefragung kaum erreicht.¹¹⁸

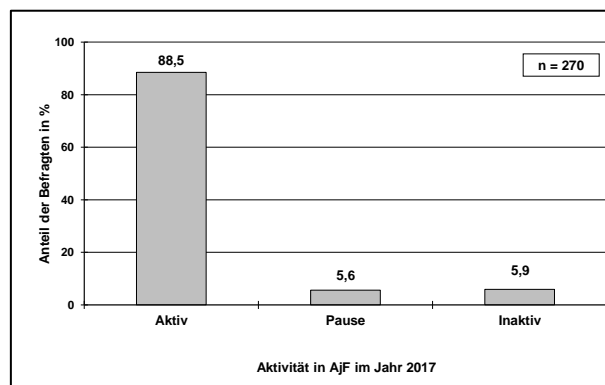


Bild 10-1: Aktivität in AjF im Jahr 2017; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 8)

Mitgliedschaft in Verkehrswacht	Aktiv	Pausierend	Gesamt
	%		
Ja	95,6	100,0	95,8
Nein	4,4	0	4,2
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	227	13	240

Tab. 10-1: Aktive und pausierende AjF-Umsetzer: Mitgliedschaft in Verkehrswacht; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 81)

Bei den Verkehrssicherheitstagen sind knapp drei Viertel der befragten Umsetzer als Mitwirkende an Aktionselementen eingesetzt (vgl. Tab. 10-2). Jeweils sechs von zehn Befragten betreuen außerdem einen Infostand oder sind verantwortliche Koordinatoren des Aktionstages. Etwa die Hälfte der Befragten fungiert als Antragsteller. Nur einer von fünf Ehrenamtlichen betitelt sich selbst auch als Moderator bei Projektbausteinen.¹¹⁹ Ein Zehntel gibt eine sonstige Funktion an, darunter wird häufig genannt, als Vorsitzender einer Verkehrswacht oder Moderator zu verschiedenen Themen am Verkehrssicherheitstag anwesend zu sein. 239 Befragte haben auf diese Frage insgesamt 656 Antworten gegeben. Dies deutet darauf hin, dass viele Umsetzer am Aktionstag mehrere Funktionen wahrnehmen.

¹¹⁸ Dem Forschungsnehmer war kein zentraler Adresspool der an AjF teilnehmenden externen Experten bekannt. Der geringe Anteil Externer kann zum einen auf die Art des Feldzugangs zurückzuführen sein (vgl. Abschnitt 3.3.8). Zum anderen könnte er allerdings auch als weiterer Indikator auf das weitgehende Fehlen der Umsetzung von Projektbausteinen in AjF hinweisen.

¹¹⁹ In der Fragestellung wurde dabei erläutert, dass mit Projektbausteinen Diskussionsrunden usw. mit Jugendlichen nach den verbindlichen Vorgaben der DVW gemeint sind. Dennoch ist denkbar, dass diese Kategorie auch dann angegeben wurde, wenn zwar Diskussionsrunden, Gespräche oder Vorträge angeboten werden, die jedoch nicht diesen Vorgaben entsprechen und deshalb nicht als Projektbausteine abgerechnet werden können.

Funktion bei Aktionstag	Antworten		Befragte
	n	%	%
Mitwirkende an Aktionselementen	176	26,8	73,6
Betreuer eines Infostandes	147	22,4	61,5
Verantwortlicher Koordinator	137	20,9	57,3
Antragsteller	119	18,1	49,8
Moderator bei Projektbausteinen	53	8,1	22,2
Sonstiges	24	3,7	10,0
Insgesamt	656	100,0	274,5

Mehrfachantworten: 656 Antworten von 239 Befragten;

Tab. 10-2: Aktive und pausierende AjF-Umsetzer: Funktion bei Aktionstag (Mehrfachantworten); AjF-Umsetzerbefragung (Frage 83)

Da denkbar ist, dass Personen, die für einen Verkehrssicherheitstag verantwortlich sind oder diesen beantragen, einen anderen Blick auf das Programm haben als Mitwirkende, z. B. an Aktionselementen, wird nachfolgend bei der Beurteilung gegebenenfalls danach unterschieden. Die Gruppe „Verantwortlich bei VST“ umfasst Personen, die angeben, Koordinator oder Antragsteller zu sein, und macht fast zwei Drittel der befragten Umsetzer aus (vgl. Bild 10-2). Als bloße Mitwirkende an Aktionstagen, also mit der Arbeit an Aktionselementen, Infoständen, der Umsetzung von Projektbausteinen oder sonstigen Tätigkeiten am Verkehrssicherheitstag betraut, sind 35,6 % der befragten Umsetzer.

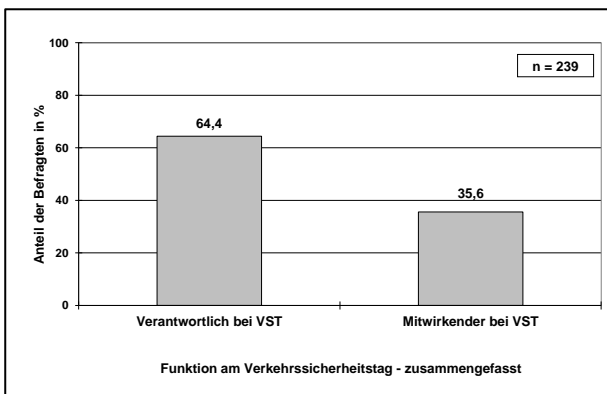


Bild 10-2: Aktive und pausierende AjF-Umsetzer: Funktion am Verkehrssicherheitstag – zusammengefasst; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 83)

Etwa 70 % der 2017 aktiven AjF-Umsetzer sind schon seit fünf Jahren oder länger im Programm aktiv (vgl. Tab. 10-3). Nur rund drei von zehn Ehrenamtlichen haben die Tätigkeit erst in den letzten

Jahren aufgenommen. Unter den pausierenden und nicht mehr aktiven Umsetzern hat ein größerer Anteil erst in den letzten Jahren begonnen, bei Verkehrssicherheitstagen mitzuwirken.

Erstmals in AjF aktiv	Aktiv	Pausierend	Nicht mehr aktiv	Gesamt
	%			
Vor 1990	1,8	0	0	1,6
1990 bis 1999	9,2	15,4	16,7	9,9
2000 bis 2009	34,4	23,1	25,0	33,3
2010 bis 2013	25,2	23,1	8,3	24,3
2014 bis 2017	29,4	35,8	50,0	30,9
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	218	13	12	243

Tab. 10-3: Alle AjF-Umsetzer: Erstmals in AjF aktiv; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 80)

Die letzte AjF-Veranstaltung, bei der pausierende oder nicht mehr aktive Umsetzer mitgewirkt haben, fand größtenteils in den Jahren 2016 oder 2017 statt (vgl. Tab. 10-4). Nur etwa ein Viertel der pausierenden und nicht mehr aktiven Ehrenamtlichen hat die Tätigkeit früher beendet. Die überwiegend zeitnahen letzten Erfahrungen mit AjF rechtfertigen die Befragung dieser Personengruppe.

Letzte AjF-Veranstaltung	Pausierend	Nicht mehr aktiv	Gesamt
	%		
2015 oder früher	21,4	33,3	26,9
2016 / 2017	78,6	66,7	73,1
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	14	12	26

Tab. 10-4: Pausierende und nicht mehr aktive AjF-Umsetzer: Letzte AjF-Veranstaltung; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 10)

Bei der Dauer der Aktivität im Programm „Aktion junge Fahrer“ zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen aktiven, pausierenden und nicht mehr aktiven Umsetzern (vgl. Tab. 10-5).¹²⁰ Während 2017 aktive Ehrenamtliche durchschnittlich schon seit über acht Jahren im Programm aktiv sind, beträgt der Mittelwert der pausierenden Umsetzer ca.

¹²⁰ Für aktive Umsetzer beziehen sich die folgenden Befunde auf das Jahr 2017, für pausierende oder mittlerweile inaktive Umsetzer auf das Jahr, in dem zuletzt an einem Verkehrssicherheitstag mitgewirkt wurde.

sieben Jahre. Nicht mehr aktive Umsetzer waren mit etwa sechs Jahren vergleichsweise am kürzesten aktiv.

Dauer der Aktivität	Aktiv	Pausierend	Nicht mehr aktiv	Gesamt
	%			
0 bis 2 Jahre	22,9	35,8	41,7	24,7
3 bis 5 Jahre	17,9	23,1	25,0	18,5
6 bis 10 Jahre	27,5	7,7	8,3	25,5
11 bis 20 Jahre	23,4	23,1	25,0	23,5
Über 20 Jahre	8,3	7,7	0	7,8
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	218	13	12	243
Median / Mittelwert	7,0 / 8,5	5,0 / 7,2	4,0 / 5,8	7,0 / 8,3

Tab. 10-5: Alle AjF-Umsetzer: Dauer der Aktivität; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 10, Frage 80)

Zu den Gründen für die derzeitige Pause der Tätigkeit oder Inaktivität wird nur von 26 Umsetzern eine Angabe gemacht (vgl. Tab. 10-6). Am häufigsten wird dabei von neun Befragten geäußert, dass es sich um private Gründe handelt und für sechs Personen spielt die Unzufriedenheit mit dem Umsetzerverband eine Rolle. Fünf Ehrenamtliche benennen berufliche Gründe als Ursache und sieben sonstige, den anderen Kategorien nicht zuordenbare Gründe.¹²¹

Grund für Pause / Inaktivität	Antworten		Befragte
	n	%	%
Private Gründe	9	33,3	34,6
Unzufriedenheit mit Umsetzerverband	6	22,2	23,1
Berufliche Gründe	5	18,5	19,2
Sonstige Gründe	7	25,9	26,9
Insgesamt	27	100,0	103,8

Mehrfachantworten: 27 Antworten von 26 Befragten;

Tab. 10-6: Pausierende und nicht mehr aktive AjF-Umsetzer: Grund für Pause / Inaktivität (Mehrfachantworten); AjF-Umsetzerbefragung (Frage 9)

Der Großteil der im Jahr 2017 aktiven Umsetzer möchte auch noch längere Zeit im Programm AjF tätig sein (69,8 %, vgl. Tab. 10-7). 16,3 % sind sich diesbezüglich unsicher und 13,9 % planen, ihre

Tätigkeit in den nächsten ein bis zwei Jahren zu beenden. Unter den pausierenden Umsetzern sind sich einige noch nicht darüber im Klaren, wie lange sie noch für das Programm zur Verfügung stehen möchten (n = 5); jeweils vier Befragte geben an, die Tätigkeit bald beenden oder noch länger aktiv bleiben zu wollen.

Planung der weiteren AjF-Aktivität	Aktiv	Pausierend	Gesamt
	%		
Nächste 1 bis 2 Jahre beenden	13,9	30,8	14,9
Längere Zeit aktiv bleiben	69,8	30,8	67,4
Ich weiß es nicht	16,3	38,5	17,7
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	202	13	215

Tab. 10-7: Aktive und pausierende AjF-Umsetzer: Planung der weiteren AjF-Aktivität; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 180)

Für das geplante Ende der Aktivität spielen zum Großteil private Gründe oder das Alter bzw. die Gesundheit eine Rolle (vgl. Tab. 10-8). Weitere Gründe, wie etwa der Beruf, oder die Unzufriedenheit mit dem Programm oder dem Umsetzerverband, werden nur von wenigen AjF-Umsetzern angeführt.

Grund für geplante baldige Beendigung der AjF-Aktivität	Antworten		Befragte
	n	%	%
Private Gründe	18	40,0	58,1
Alter / Gesundheit	14	31,1	45,5
Berufliche Gründe	4	8,9	12,9
Unzufriedenheit mit dem Programm	3	6,7	9,7
Unzufriedenheit mit meinem Umsetzerverband	3	6,7	9,7
Insgesamt	45	100,0	145,2

Mehrfachantworten: 45 Antworten von 31 Befragten;

Tab. 10-8: Aktive und pausierende AjF-Umsetzer: Grund für geplante baldige Beendigung der AjF-Aktivität (Mehrfachantworten); AjF-Umsetzerbefragung (Frage 181)

Die meisten AjF-Umsetzer (79,3 %) sind auch in weiteren Programmen mit Bezug zur Verkehrssicherheit tätig (vgl. Tab. 10-9). Unter den pausierenden Umsetzern ist dieser Anteil sogar noch hö-

¹²¹ Die Einzelnennungen der Kategorie „Sonstiges“ zu dieser Frage werden in Tab. A10-6 in Anhang VIII dokumentiert.

her als unter den aktiven, unter den inaktiven hingegen etwas geringer.

Aktivität in weiteren Programmen	Aktiv	Pausierend	Nicht mehr aktiv	Gesamt
	%			
Ja	79,4	85,7	71,4	79,3
Nein	20,6	14,3	28,6	20,7
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	228	14	14	256

Tab. 10-9: Alle AjF-Umsetzer: Aktivität in weiteren Zielgruppenprogrammen; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 190)

Zu 60,0 % engagieren sich AjF-Umsetzer, die auch in anderen Zielgruppenprogrammen aktiv sind, im Programm „Kinder im Straßenverkehr“ (KiS) (vgl. Tab. 10-10). 42,5 % der über AjF hinaus engagierten Ehrenamtlichen sind außerdem in einem Programm für Senioren und 35,0 % im Programm „Kind und Verkehr“ (KuV) aktiv.¹²² Ein Viertel der hier betrachteten Umsetzer engagiert sich außerdem für die Zielgruppe der Radfahrer. Programme für andere Zielgruppen, wie Kinder, Jugendliche oder Eltern werden nur selten genannt. Etwa einer von fünf in weiteren Programmen aktiven Befragten benennt darüber hinaus eine sonstige Zielgruppe.

Aktivität in weiteren Programmen	Antworten		Befragte
	n	%	%
KiS	120	31,1	60,0
Zielgruppe Senioren	85	22,0	42,5
KuV	70	18,1	35,0
Zielgruppe Radfahrer	50	13,0	25,0
Andere Programme mit Zielgruppe Kinder	12	3,1	6,0
Andere Programme mit Zielgruppe Jugendliche	8	2,1	4,0
Zielgruppe Eltern	2	0,5	1,0
Sonstige Zielgruppe	39	10,1	19,5
Insgesamt	386	100,0	193,0

Mehrfachantworten: 386 Antworten von 200 Befragten;

Tab. 10-10: Alle AjF-Umsetzer mit Aktivität in weiteren Programmen: Art des Programms (Mehrfachantworten); AjF-Umsetzerbefragung (Frage 190)

Etwa die Hälfte der AjF-Umsetzer steht noch im Berufsleben (vgl. Tab. 10-11). 40,3 % sind bereits verrentet oder pensioniert und nur wenige Ehrenamtliche sind derzeit nicht erwerbstätig oder haben einen sonstigen Erwerbsstatus. Unter den pausierenden und nicht mehr aktiven Umsetzern ist ein höherer Anteil in Rente bzw. pensioniert.

Beruflicher Status	Aktiv	Pausierend	Nicht mehr aktiv	Gesamt
	%			
Erwerbstätig	53,9	38,5	50,0	52,8
Nicht erwerbstätig	4,9	0	0	4,3
Verrentet / pensioniert	38,8	61,5	41,7	40,3
Sonstiges	2,4	0	8,3	2,6
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	206	13	12	231

Tab. 10-11: Alle AjF-Umsetzer: Beruflicher Status; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 192)

Berufsbezeichnung	Aktiv	Pausierend	Nicht mehr aktiv	Gesamt
	%			
Polizei	38,5	33,3	30,0	37,9
Verwaltung / Büro	25,0	33,3	30,0	25,7
Pädagogische Berufe	8,3	8,3	0	7,9
Fahrlehrer	4,2	0	30,0	5,1
Bezug zu Verkehr	5,7	0	0	5,1
Sonstiges	18,2	25,0	10,0	18,2
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	192	12	10	214

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 10-12: Alle AjF-Umsetzer: Berufsbezeichnung; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 193)

Der am häufigsten derzeit oder ehemals ausgeübte Beruf der AjF-Umsetzer ist der des Polizisten (37,9 %, vgl. Tab. 10-12). Etwa ein Viertel der Ehrenamtlichen ist in einem Verwaltungsberuf oder im Büro tätig. Pädagogische Berufe, Fahrlehrer oder andere Berufe mit Bezug zum Thema Verkehr werden nur selten genannt. Etwas weniger als ein Fünftel der Befragten hat einen „sonstigen“ Beruf,

¹²² Vgl. zu den Zielgruppenprogrammen „Kinder im Straßenverkehr“ und „Kind und Verkehr“ FUNK, BENDER, ROSSNAGEL (2018).

der nicht in die genannten Kategorien eingeordnet werden kann.¹²³

Nur wenige Befragte setzen das Programm „Aktion junge Fahrer“ im Rahmen ihrer dienstlichen Tätigkeit um oder haben dies getan (vgl. Tab. 10-13). Lediglich 8,4 % aller AjF-Umsetzer bejahen dies uneingeschränkt, etwa 16 % geben an, teilweise im Dienst für AjF tätig (gewesen) zu sein. Wird angegeben, das Programm zum Teil oder komplett im beruflichen Kontext umzusetzen, so handelt es sich bei den Befragten zumeist um (ehemalige) Polizisten, Personen in Verwaltungsberufen oder solche in Berufen, die mit Verkehr zu tun haben.

Umsetzung im dienstlichen Rahmen	Aktiv	Pausierend	Nicht mehr aktiv	Gesamt
	%			
Ja	8,4	0	16,7	8,4
Teils / Teils	16,4	15,4	8,3	15,9
Nein	75,2	84,6	75,0	75,7
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	226	13	12	251

Tab. 10-13: Alle AjF-Umsetzer: Umsetzung im dienstlichen Rahmen; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 82)

Die Bundesländer, in denen die meisten befragten AjF-Umsetzer tätig sind, sind Bayern, Nordrhein-Westfalen und Sachsen-Anhalt (vgl. Tab. 10-14). Jeweils zwischen fünf und zehn Prozent der befragten Ehrenamtlichen sind in Baden-Württemberg, Thüringen, Niedersachsen, Hessen und Sachsen in der Programmumsetzung engagiert. Alle übrigen Bundesländer vereinen jeweils weniger als 5 % der Umsetzer auf sich. In Bremen und Hamburg wurden keine Personen befragt.

Die Umsetzer sind im Durchschnitt ca. 57 Jahre alt und zum Großteil männlich (vgl. Tab. 10-15 und Tab. 10-16). Pausierende oder schon inaktive Ehrenamtliche sind im Durchschnitt deutlich älter als im Jahr 2017 aktive AjF-Umsetzer.

Bundesland	Aktiv	Pausierend	Nicht mehr aktiv	Gesamt
	%			
Bayern	21,2	30,8	45,5	22,9
Nordrhein-Westfalen	17,2	7,7	0	15,9
Sachsen-Anhalt	13,3	0	0	11,9
Baden-Württemberg	8,4	7,7	36,4	9,7
Thüringen	9,4	0	9,1	8,8
Niedersachsen	7,4	7,7	9,1	7,5
Hessen	6,9	7,7	0	6,6
Sachsen	4,4	23,1	0	5,3
Mecklenburg-Vorpommern	3,9	0	0	3,5
Brandenburg	3,4	0	0	3,1
Schleswig-Holstein	2,0	15,4	9,1	3,1
Berlin	2,0	0	0	1,8
Rheinland-Pfalz	2,0	0	0	1,8
Saarland	0,5	0	0	0,4
Bremen	0	0	0	0
Hamburg	0	0	0	0
Insgesamt	102,0	100,0	109,2	102,2
Anzahl (n)	203	13	11	227

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 10-14: Alle AjF-Umsetzer: Bundesland (Mehrfachantworten); AjF-Umsetzerbefragung (Frage 191)

Alter	Aktiv	Pausierend	Nicht mehr aktiv	Gesamt
	%			
Bis 40	13,3	0	0	11,9
41 bis 50	13,8	7,7	20,0	13,7
51 bis 60	29,6	38,5	30,0	30,1
61 bis 70	34,5	30,8	20,0	33,6
Über 70	8,9	23,1	30,0	10,6
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	203	13	10	226
Median / Mittelwert	59,0 / 56,1	63,0 / 63,0	59,5 / 61,4	59,0 / 56,7

Tab. 10-15: Alle AjF-Umsetzer: Alter; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 194)

¹²³ Die unter „Sonstiges“ zusammengefassten Berufsbezeichnungen der AjF-Umsetzer sind in Anhang VIII, Tab. A10-12a und Tab. A10-12b dokumentiert.

Geschlecht	Aktiv	Pausie- rend	Nicht mehr aktiv	Gesamt
	%			
Männlich	73,2	69,2	81,8	73,4
Weiblich	26,8	30,8	18,2	26,3
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	205	13	11	229

Tab. 10-16: Alle AjF-Umsetzer: Geschlecht; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 195)

Zusammenfassung

In der AjF-Umsetzerbefragung wurden zum einen Ehrenamtliche befragt, die bei einem Aktionstag verantwortlich sind, ihn also beantragen oder koordinieren. Zum anderen umfasst die Stichprobe auch Ehrenamtliche die am Verkehrssicherheitstag mitwirken, z. B. als Mitarbeiter an einem Aktionselement, Moderator eines Projektbausteins, Betreuer eines Infostandes oder in sonstiger Funktion. Etwa zwei Drittel der Befragten sind dabei Verantwortliche und ein Drittel Mitwirkende.

Im Durchschnitt sind die AjF-Umsetzer seit 8,3 Jahren im Programm aktiv. Dabei zeigt sich, dass die nicht mehr aktiven Ehrenamtlichen vergleichsweise am kürzesten (5,8 Jahre) und die Aktiven am längsten (8,5 Jahre) in AjF tätig sind oder waren. Die Gründe für das Pausieren bzw. die Inaktivität in AjF liegen hauptsächlich im privaten Bereich. Sieben von zehn AjF-Umsetzern wollen noch längere Zeit im Programm aktiv bleiben.

Knapp 80 % der befragten AjF-Umsetzer sind auch in weiteren Zielgruppenprogrammen aktiv, darunter am häufigsten bei „Kinder im Straßenverkehr“ (KiS) und in Zielgruppenprogrammen für Senioren. Etwa die Hälfte der AjF-Umsetzer ist erwerbstätig, ca. 40 % sind verrentet / pensioniert. Ein Viertel der Befragten setzt AjF teilweise oder ganz während ihrer Dienstzeit um. Dabei handelt es sich überwiegend um aktive bzw. ehemalige Polizisten. Die AjF-Umsetzer sind durchschnittlich 57 Jahre alt und etwa drei von vier Ehrenamtlichen sind männlich.

10.2 Beurteilung des Programms durch die Umsetzer

Zur Beurteilung des Programms durch die Umsetzer werden mehrere untergeordnete Fragestellungen untersucht. Zum einen wird ergründet, wie hilfreich die von der DVW bereitgestellten Materialien (z. B. Beschreibung der Projektbausteine und Aktionselemente) für die Umsetzer selbst sind. Zum

anderen sollen die Befragten beurteilen, inwiefern das Programm geeignet ist, die Zielgruppe anzusprechen und welche Schwierigkeiten dabei aus ihrer Sicht auftreten. Außerdem wird darauf eingegangen, wie gut Schulen und Ehrenamtliche für das Programm gewonnen werden können. Zuletzt erfolgt eine globale Bewertung des Programms.

10.2.1 Beurteilung der Programmmaterialien

In der Befragung der Umsetzer von AjF wurden die aktiven und pausierenden Ehrenamtlichen, die Mitglied der Verkehrswacht sind, nach der Zustimmung zu der Aussage gefragt, dass das von der DVW bereitgestellte Material (z. B. die Beschreibung der Projektbausteine und Aktionselemente) für die eigene Arbeit hilfreich ist (vgl. Tab. 10-17).¹²⁴ Insgesamt stimmen dieser Aussage etwa sieben von zehn Umsetzern „eher“ oder „voll und ganz“ zu. Ein Sechstel drückt nur teilweise Zustimmung aus, 4,2 % stimmen „eher nicht“ und 2,3 % „überhaupt nicht“ zu. Etwa jeder zwanzigste Umsetzer gibt an, die Materialien der DVW nicht zu kennen. Unter den Mitwirkenden am Verkehrssicherheitstag ist die Zustimmung zur vorgelegten Aussage mit 74,3 % etwas höher als unter den am Verkehrssicherheitstag Verantwortlichen (69,8 %).¹²⁵

Von der DVW bereitgestelltes Material ist für meine Arbeit hilfreich	Verantwortlich bei VST	Mitwirkende VST	Gesamt
	%		
Stimme voll und ganz zu	26,8	36,5	30,1
Stimme eher zu	43,0	37,8	41,2
Teils / teils	18,3	13,5	16,7
Stimme eher nicht zu	3,5	5,4	4,2
Stimme überhaupt nicht zu	3,5	0	2,3
Kenne dieses nicht	4,9	6,8	5,6
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	142	74	216

Tab. 10-17: Aktive und pausierende AjF-Umsetzer, die DVW-Mitglied sind: Beurteilung AjF-Materialien; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 107)

¹²⁴ Wenn hier und nachfolgend die Tabellenunterschrift auf DVW-Mitglieder Bezug nimmt, dann sind externe Experten von der Datenanalyse ausgeschlossen worden, weil von ihnen zum jeweiligen Aspekt keine gehaltvolle Information erwartet werden konnte.

¹²⁵ Ob die Unterschiede signifikant sind, lässt sich aufgrund teilweise geringer Zellenbesetzungen in den erwarteten Häufigkeiten nicht überprüfen.

Wurde geäußert, das Material nur teilweise, eher oder überhaupt nicht hilfreich zu finden, wurden die Umsetzer auch nach dem Grund hierfür gefragt. Dazu machen 23 Personen eine Angabe, wobei sechs Befragte das Material für zu allgemein halten. Jeweils fünf Umsetzer kritisieren die vielen enthaltenen Vorgaben oder dass z. B. die Flyer jugend- und praxisfern seien. Vier Umsetzer finden das Material zudem nicht ansprechend gestaltet und sechs nennen einen sonstigen Grund, der nicht in den zuvor genannten Kategorien zusammengefasst werden kann.¹²⁶

10.2.2 Beurteilung von Inhalt und Aufbau von AjF

Inhalt und Aufbau des Programms werden vom weit überwiegenden Teil der AjF-Umsetzer positiv bewertet. Eine Zustimmung von über 85 % der aktiven und pausierenden Mitwirkenden / Verantwortlichen an Verkehrssicherheitstagen erhielten die folgenden Aussagen: „Die Inhalte von ‚Aktion junge Fahrer‘ passen zur Lebenssituation von Jugendlichen / jungen Erwachsenen“, „Die Inhalte von ‚Aktion junge Fahrer‘ verbessern die Verkehrssicherheit von Jugendlichen / jungen Erwachsenen“ und „Die erlebnisbetonte Ansprache der Jugendlichen / jungen Erwachsenen halte ich für richtig, um sie für Verkehrssicherheit zu sensibilisieren“ (vgl. Tab. 10-18). Etwas geringer mit etwa 80 % Zustimmung liegt die Beurteilung bei den Aussagen „Den Einsatz von Projektbausteinen halte ich für richtig, um mit den Jugendlichen / jungen Erwachsenen über wichtige Verkehrssicherheitsthemen zu diskutieren“ und „Der Mix aus Aktionselementen und Projektbausteinen ist für die Zielgruppe der Jugendlichen genau das Richtige“. Eine etwas höhere Zustimmung zu den Items liegt im Vergleich zu den Verantwortlichen von den Mitwirkenden an Verkehrssicherheitstag vor – mit Ausnahme der Aussage, dass die Inhalte von AjF die Verkehrssicherheit von Jugendlichen verbessern.¹²⁷

¹²⁶ Hierbei handelt es sich um je eine Ausführung zum fehlenden Fahrradbezug der Materialien, unzureichenden / verwirrenden Erklärungen, dazu, dass die Materialien nicht verwendet werden, um individueller auf die Zielgruppe eingehen zu können, und dazu, dass das Material zwar grundsätzlich hilfreich sei, aber nach eigenem Ermessen ergänzt wird. Zwei Ausführungen beziehen sich nicht auf die vorgelegte Fragestellung, sondern thematisieren einen Mangel an qualifiziertem Personal.

¹²⁷ Auch hier lässt sich die Signifikanz der Unterschiede aufgrund teilweise geringer Zellenbesetzungen in den erwarteten Häufigkeiten nicht überprüfen.

Personen, die den Aussagen in Tab. 10-20 nur teilweise oder weniger zustimmen, wurden nachfolgend gebeten, ihre Antwort zu begründen.

Warum die Inhalte von AjF nicht zur Lebenssituation von Jugendlichen / jungen Erwachsenen passen wird von 12 Personen ausgeführt. Dabei gibt es diverse Einzelnennungen, wie z. B. dass die Umsetzung praxisorientiert erfolgen müsse, dabei Fingerspitzengefühl erforderlich sei oder nur geringes Interesse der Jugendlichen bestehe.

18 Personen, die nicht oder nur teilweise der Meinung sind, dass die Inhalte von AjF die Verkehrssicherheit von Jugendlichen verbessern, begründen ihre Antwort. Dabei wird vor allem genannt, dass man Jugendliche aus verschiedenen Gründen (z. B. aufgrund von Einstellungen der Jugendlichen) häufig mit AjF nicht erreichen könne. Außerdem wird häufig vorgebracht, dass die Beschäftigung mit dem Thema bei AjF nicht intensiv genug sei, um die Jugendlichen zu erreichen, sondern eher als Spaß gesehen werde oder durch die einmalige Beschäftigung mit den Inhalten im Alltag nicht abrufbar sei. Darüber hinaus wird angemerkt, dass es schwierig sei, das zu beurteilen, weil die Unfallzahlen der Jugendlichen sich nicht verändern und nicht bekannt sei, was die Jugendlichen vom Aktionstag mitnehmen.

Ein Grund, warum Aktionselemente nur teilweise oder nicht als richtig angesehen werden, um Jugendliche für Verkehrssicherheit zu sensibilisieren wird von sechs Befragten benannt. Die Einzelnennungen dazu beziehen sich darauf, dass die einmalige Beschäftigung mit den Aktionselementen nicht ausreichend sei, um eine Sensibilisierung bei den Jugendlichen auszulösen, oder begründen die fehlende Eignung der Aktionselemente mit einem zu lockeren Umgang der AjF-Teilnehmer mit dem Angebot der Verkehrswachen. Eine weitere Äußerung bezieht sich auf die fehlende Passung der Aktionselemente auf die Lebenssituation der Jugendlichen und einmal wird die Abhängigkeit der erzielten Wirkung von der betreuenden Person thematisiert. Bei den restlichen beiden Äußerungen handelt es sich um Wortmeldungen, die keine Begründung der inhaltlichen Angabe beinhalten, auf die sich die gestellte Frage bezieht.

Die Aussage, dass Projektbausteine nur teilweise oder (eher) nicht für richtig gehalten werden, um über Verkehrssicherheitsthemen zu diskutieren, wird von 12 Personen begründet. Dabei wird vorgebracht, dass diese von den Jugendlichen nicht angenommen würden (drei Nennungen) oder es von der konkreten Umsetzung des Projektbausteins abhängig sei, ob diese geeignet seien. Weiterhin wird jeweils einmal die Abhängigkeit der

Wirkung von der umsetzenden Person sowie dem Termin der Veranstaltung (z. B. kurz vor den Ferien) angeführt. Die weiteren Angaben beziehen sich auf Zeitprobleme, Personalmangel, zu starre Vorgaben durch die DVW sowie auf eine fehlende Passung der Projektbausteine zur Lebenssituation

der Jugendlichen. In einem Fall wird zudem lediglich die fehlende Eignung der Projektbausteine verbalisiert, ohne diese mit Argumenten zu untermauern („nicht zielführend“).

Beurteilung AjF		n	Ich kenne diese nicht	Stimme überhaupt nicht zu	Stimme eher nicht zu	Teils / teils	Stimme eher zu	Stimme voll und ganz zu
Inhalte passen zur Situation von Jugendlichen / jungen Erwachsenen	Verantwortlich bei VST	146	/	0	1,4	13,7	47,3	37,7
	Mitwirkende VST	76	/	0	0	9,2	50,0	40,8
	Gesamt	222	/	0	0,9	12,2	48,2	38,7
Inhalte verbessern Verkehrssicherheit	Verantwortlich bei VST	146	/	0	2,1	8,9	52,1	37,0
	Mitwirkende VST	76	/	0	2,6	18,4	44,7	34,2
	Gesamt	222	/	0	2,3	12,2	49,5	36,0
Aktionselemente sind richtig um für VS zu sensibilisieren	Verantwortlich bei VST	147	/	0,7	0,7	7,5	25,2	66,0
	Mitwirkende VST	76	/	0	1,3	5,3	26,3	67,1
	Gesamt	223	/	0,4	0,9	6,7	25,6	66,4
Projektbausteine sind richtig, um VS-Themen zu diskutieren	Verantwortlich bei VST	143	6,3	0,7	2,8	15,4	37,8	37,1
	Mitwirkende VST	75	2,7	1,3	0	8,0	41,3	46,7
	Gesamt	218	5,0	0,9	1,8	12,8	39,0	40,4
Mix aus Aktionselementen und Projektbausteinen ist richtig	Verantwortlich bei VST	143	3,5	0,7	2,1	16,1	38,5	39,2
	Mitwirkende VST	75	2,7	1,3	0	10,7	44,0	41,3
	Gesamt	218	3,2	0,9	1,4	14,2	40,4	39,9

Tab. 10-18: Aktive und pausierende AjF-Umsetzer, die DVW-Mitglied sind: Beurteilung AjF; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 107)

Warum der Mix aus Aktionselementen und Projektbausteinen ihrer Meinung nach nicht das Richtige für die Ansprache der Jugendlichen ist, wird von 16 Umsetzern näher ausgeführt. Hier wird z. B. genannt, dass die Rahmenbedingungen oft die Umsetzung von Projektbausteinen nicht erlaubten (zwei Nennungen) oder die Jugendlichen an Projektbausteinen kein Interesse zeigen würden (ebenfalls zwei Nennungen). Weitere Einzelnennungen beziehen sich auf eine mangelnde Aktualität bzw. einen fehlenden Realitätsbezug der Projektbausteine. Einmal wird zudem angeführt, dass die Nachbereitung der Aktionselemente durch die Schule oder die Polizei erfolgen sollte. In zwei Fällen wird die zurückhaltende Äußerung zum Mix aus Aktionselementen und Projektbausteinen mit dem Mangel an qualifizierten Moderatoren in der eigenen Verkehrswacht begründet und ebenfalls zwei Befragte bemängeln den fehlenden Praxisbezug der Diskussionsrunden. Drei Ehrenamtliche führen weiterhin an, dass ein Mix der beiden Programmbestandteile nicht zum Tragen kommen kann, da die Jugendlichen sich häufig nicht genug Zeit

nehmen würden, um mit beiden Bestandteilen in Berührung zu kommen. Zuletzt finden noch die nach Meinung der Ehrenamtlichen zu starren Vorgaben der Umsetzung und Schwierigkeiten bei der Aufteilung der Zielgruppe, wenn beide Programmbestandteile umgesetzt werden, Erwähnung.

Der Großteil der Umsetzer ist nicht der Meinung bzw. ist sich unsicher, ob es Themen gibt, die im Programm „Aktion junge Fahrer“ nicht enthalten sind, aber für Jugendliche / junge Erwachsene wichtig wären (vgl. Tab. 10-19). Etwa einer von fünf Verantwortlichen an Verkehrssicherheitstagen äußert, dass Themen im Programm fehlen. Unter den Mitwirkenden gibt dies mit nur 13,3 % ein signifikant geringerer Anteil an als unter den Verantwortlichen (20,9 %). Hierbei errechnet sich eine Effektstärke (Cramers V) von 0,2. Es handelt sich also um einen sehr kleinen Effekt (vgl. Anhang VIII, Tab. A10-Va). Insgesamt sind Mitwirkende an Verkehrssicherheitstagen bei der Beantwortung dieser Frage zurückhaltender. Mehr als die Hälfte dieser Personengruppe gibt an, nicht zu wissen, ob Themen fehlen. Verantwortliche und Mitwirkende un-

terscheiden sich hinsichtlich ihrer Einschätzung zu weiteren wichtigen Themen signifikant.

Von 38 Befragten wurde außerdem explizit benannt, welche Themen im Programm fehlen. Die häufigsten Nennungen findet dabei das Thema Ablenkung am Steuer ($n = 11$). Ebenfalls mehrfach genannt werden Unfallfolgen ($n = 5$), toter Winkel ($n = 3$) und Tuning ($n = 3$). Weitere 22 Einzelnennungen sind unter der Kategorie „Sonstiges“ zusammengefasst.¹²⁸

Weitere Themen für Jugendliche / junge Erwachsene wichtig	Verantwortlich bei VST	Mitwirkende VST	Gesamt
	%		
Ja	20,9	13,3	18,2
Nein	44,6	34,7	41,1
Ich weiß es nicht	34,5	52,0	40,7
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	139	75	214

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 10-19: Aktive und pausierende AjF-Umsetzer, die DVW-Mitglied sind: Weitere wichtige Themen für Jugendliche / junge Erwachsene; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 114)

Auf die Frage, ob es Themen bei AjF gibt, die unwichtig sind oder überarbeitet werden sollten, geben etwa sechs von zehn Befragten an, dass dies nicht der Fall sei und drei von zehn, dies nicht zu wissen (vgl. Tab. 10-20). 7,1 % sind der Meinung, dass es Themen mit Überarbeitungsbedarf gibt und nur 1,9 % halten Themen für unwichtig. Zwischen Verantwortlichen und Mitwirkenden an Verkehrssicherheitstagen zeigen sich keine signifikanten Unterschiede bzw. diese können nicht getestet werden.

Als unwichtig befunden wird von zwei Personen der Gurtschlitten – hauptsächlich aufgrund der Verletzungsgefahr – und von jeweils einer Person der Infostand oder das Rahmenprogramm. Welche Themen ihrer Meinung nach zu überarbeiten sind, geben 15 Umsetzer an. Von fünf Personen wird dabei das Thema Alkohol und Drogen angeführt, von zwei Ehrenamtlichen werden die Materialien benannt. Darüber hinaus gibt es elf Einzelnennungen zu verschiedenen Themen.¹²⁹

¹²⁸ Die Einzelnennungen zu dieser Frage werden in Anhang VIII, Tab. A10-19 dokumentiert.

¹²⁹ Die Einzelnennungen zu dieser Frage werden in Anhang VIII, Tab. A10-20 dokumentiert.

Themen überarbeiten / Themen unwichtig	Verantwortlich bei VST	Mitwirkende VST	Gesamt
	%		
Nein	64,0	56,2	61,3
Ich weiß es nicht	27,3	38,4	31,1
Überarbeitung	7,9	5,5	7,1
Unwichtig ^a	2,2	1,4	1,9
Insgesamt	101,4	101,5	101,4
Anzahl (n)	139	73	212

^a Aufgrund zu geringer erwarteter Häufigkeiten wurde auf einen Signifikanztest verzichtet.

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 10-20: Aktive und pausierende AjF-Umsetzer, die DVW-Mitglied sind: Themen überarbeiten / Themen unwichtig (Mehrfachantworten); AjF-Umsetzerbefragung (Frage 115)

Zusammenfassung

Der Inhalt und der Aufbau des Programms werden vom überwiegenden Teil der Umsetzer als positiv bewertet. Jeweils ca. 41 % der AjF-Umsetzer sehen keine Themen, die im Programm nicht behandelt werden, aber für Jugendliche und junge Erwachsene wichtig wären, oder wissen auf diese Frage keine Antwort. Weniger als ein Fünftel der Ehrenamtlichen macht fehlende Themen aus.

Nur 7,1 % der Befragten halten eine Überarbeitung der AjF-Themen für notwendig. Sechs von zehn Befragten halten explizit keine Überarbeitung von AjF für erforderlich und finden keines der im Programm behandelten Themen unwichtig.

10.2.3 Umsetzungshäufigkeit und Gewinnung von Schulen und Ehrenamtlichen

Die aktiven AjF-Umsetzer berichten, zum Zeitpunkt der Befragung im Jahr 2017 bisher im Mittel an $\bar{x} = 3,8$ bzw. $\tilde{x} = 2,0$ Veranstaltungen mitgewirkt zu haben (vgl. Tab. 10-21). Am häufigsten wurde insgesamt an einem Verkehrssicherheitstag oder an drei bis fünf Verkehrssicherheitstagen mitgearbeitet. Bei der Betrachtung der Anzahl bisher umgesetzter Aktionstage zeigen sich signifikante Unterschiede zwischen Verantwortlichen und Mitwirkenden an Verkehrssicherheitstagen. Dabei waren die Mitwirkenden an mehr Veranstaltungen beteiligt als die Verantwortlichen. Für den berichteten Zusammenhang errechnet sich eine kleine Effektstärke (Cohens d) von 0,3 (vgl. Anhang VIII, Tab. A10-D).

Anzahl durchgeführter Verkehrssicherheitstage 2017	Verantwortlich bei VST	Mitwirkende VST	Gesamt
	%		
0 Verkehrssicherheitstage	14,9	10,5	13,4
1 Verkehrssicherheitstag	30,4	18,4	26,3
2 Verkehrssicherheitstage	18,2	21,1	19,2
3 bis 5 VST	22,3	19,7	21,4
6 bis 10 VST	8,1	19,7	12,1
Mehr als 10 VST	6,1	10,5	7,6
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	148	76	224
Median / Mittelwert	2,0 / 3,2	2,5 / 4,8	2,0 / 3,8

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Unterschiede an.

Tab. 10-21: Aktive AjF-Umsetzer: Anzahl durchgeführter Verkehrssicherheitstage 2017; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 85)

Zum Zeitpunkt der Befragung plant über die Hälfte der befragten Umsetzer, im Jahr 2017 nicht an weiteren Aktionstagen mitzuwirken (vgl. Tab. 10-22). Etwa 38 % werden noch bei ein bis drei Verkehrssicherheitstagen mitarbeiten und lediglich 7,7 % planen noch mehr als drei Veranstaltungen.

Noch geplante Verkehrssicherheitstage 2017	Verantwortlich bei VST	Mitwirkende VST	Gesamt
	%		
0 Verkehrssicherheitstage	55,8	52,0	54,5
1 bis 3 VST	39,5	34,7	37,8
Mehr als 3 VST	4,8	13,3	7,7
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	147	75	222
Median / Mittelwert	0,0 / 0,9	0,0 / 1,5	0,0 / 1,1

Tab. 10-22: Aktive AjF-Umsetzer: Noch geplante Verkehrssicherheitstage 2017; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 85)

Aktiven Verantwortlichen an Verkehrssicherheitstagen wurde außerdem die Frage gestellt, ob im Jahr 2017 von ihnen geplante Aktionstage ausgefallen sind. Dies ist in der vorliegenden Stichprobe kaum der Fall, nur 5,5 % der Befragten berichten von abgesagten Veranstaltungen (vgl. Bild 10-3). Dementsprechend gibt es nur in neun Fällen eine Angabe zum Ausfallgrund. Sechs Personen äußern dabei, dass die Veranstaltung ausgefallen ist, weil aufgrund fehlender Mittel keine Genehmigung

mehr erteilt werden konnte. In jeweils einem Fall musste der Verkehrssicherheitstag ausfallen, weil er nicht den Kriterien der DVW entsprach, Ehrenamtliche für die Umsetzung fehlten oder der Veranstalter den Termin abgesagt hatte.

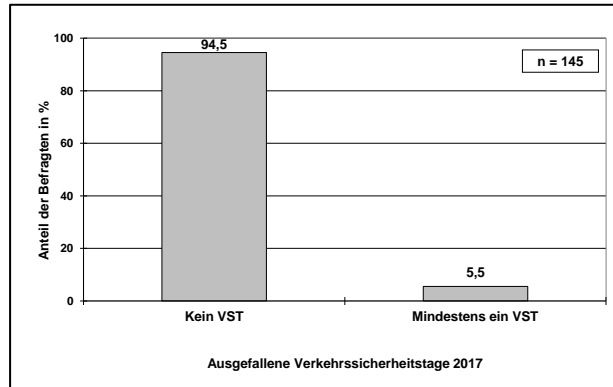


Bild 10-3: Aktive Verantwortliche bei VST: Ausgefallene Verkehrssicherheitstage 2017; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 85)

Da in der vorliegenden Evaluation bei der Befragung der Zielgruppe auf Aktionstage an Schulen zurückgegriffen wurde, wird die Umsetzung im Schulkontext genauer beleuchtet. Sieben von zehn der befragten Verantwortlichen an Verkehrssicherheitstagen wirken an AjF-Aktionstagen auf dem Gelände von Schulen mit (vgl. Bild 10-4). Dementsprechend führen 29,3 % keine Veranstaltungen an Schulen durch.

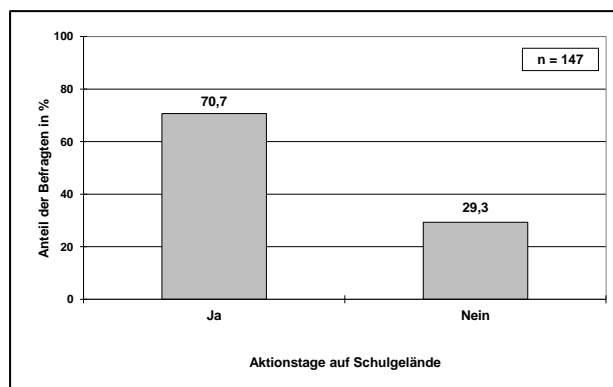


Bild 10-4: Aktive und pausierende Verantwortliche bei VST: Aktionstage auf Schulgelände; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 100)

Wenn Veranstaltungen an Schulen durchgeführt werden, kam der Verkehrssicherheitstag in drei von vier Fällen dadurch zustande, dass eine Schule bei der Verkehrswacht angefragt hat (vgl. Tab. 10-23). Darüber hinaus geben beinahe 70 % der Verantwortlichen an, bei Schulen für die Organisa-

tion eines Aktionstages zu werben. Ein Viertel benennt außerdem eine sonstige Art und Weise der Akquise. Darunter wird von den insgesamt 25 antwortenden Befragten von zehn Personen die Zusammenarbeit mit der Polizei und von sechs eine bestehende Kooperation mit der Schule beschrieben. Weitere neun Einzelnennungen lassen sich nicht in die bisher genannten Kategorien einordnen.¹³⁰

Akquise Verkehrssicherheitstag an Schule	Antworten		Befragte
	n	%	%
Schule fragt bei Verkehrswacht an	77	44,3	74,8
Verkehrswacht wirbt bei Schule für Organisation	71	40,8	68,9
Sonstiges	26	14,9	25,2
Insgesamt	174	100,0	168,9

Mehrfachantworten: 174 Antworten von 103 Befragten;

Tab. 10-23: Aktive und pausierende Verantwortliche bei VST, die VST an Schule durchführen: Akquise Verkehrssicherheitstag an Schule (Mehrfachantworten); AjF-Umsetzerbefragung (Frage 101)

Über die Hälfte der aktiven und pausierenden Verantwortlichen bei Verkehrssicherheitstagen, die Aktionstage an Schulen durchführen, stimmen den Aussagen, dass es schwierig ist bzw. schwieriger geworden ist, Schulen für AjF zu gewinnen „eher nicht“ oder „überhaupt nicht“ zu (vgl. Tab. 10-24). Etwa ein Drittel der Verantwortlichen sieht teilweise Probleme, Schulen für AjF zu gewinnen, und etwa ein Viertel der Verantwortlichen findet, dass dies in den letzten Jahren schwieriger geworden ist. Im Vergleich ist die Ablehnung für das Item zur zeitlichen Entwicklung stärker als für die Aussage, dass es überhaupt schwierig sei. Insgesamt deuten die Befunde auf eine weitgehende Offenheit der Schulen für das Programm AjF.

Stimmen die Befragten zum Teil, „eher“ oder „voll und ganz“ der Aussage zu, dass es schwierig ist bzw. schwieriger geworden ist, Schulen für AjF zu gewinnen, werden sie auch gefragt, warum sie diese Meinung zum Ausdruck bringen. Von den 40 dazu antwortenden Befragten wird am häufigsten die mangelnde Zeit der Schulen für einen Aktionstag genannt (n = 15, vgl. Tab. 10-25). Neun hierzu befragte Umsetzer äußern, dass der Aufwand für die Schulen dafür zu hoch sei, acht, dass die Schulen kein Interesse hätten, und sechs, dass ihnen ein konkreter Ansprechpartner an den Schu-

len fehle. Weitere 13 Einzelnennungen werden unter „Sonstiges“ zusammengefasst.¹³¹

Um näher zu beleuchten, warum einige Verkehrswachten keine Verkehrssicherheitstage an Schulen durchführen, wurden die Verantwortlichen, die eine entsprechende Angabe gemacht haben, gefragt, warum dies der Fall ist. Am häufigsten wird dabei genannt, dass die Durchführung von Aktionstagen an Schultagen aus personellen Gründen nicht möglich ist (n = 12), oder es schwierig ist, Schulen für die Durchführung von Verkehrssicherheitstagen zu gewinnen (n = 11, vgl. Tab. 10-26). Jeweils fünf Befragte äußern außerdem, dass ihnen die Möglichkeit der Durchführung von AjF-Aktionstagen an Schulen bisher nicht bekannt war oder die Organisation dafür zu aufwändig ist. Die Hälfte der hierzu befragten Umsetzer benennt sonstige Gründe. Einige beziehen sich dabei auf die Öffentlichkeitsvorgabe für das Veranstaltungsgelände, oder dass sie üblicherweise ein anderes Gelände für ihre Veranstaltungen nutzen. Weitere 20 Einzelnennungen lassen sich nicht den zuvor gebildeten Kategorien zuordnen.¹³²

Um allgemeine Schwierigkeiten bei der Gewinnung einer ausreichenden Zahl an Ehrenamtlichen für das Programm AjF zu beleuchten, wurden die Verantwortlichen von Verkehrssicherheitstagen auch zu diesem Thema befragt. Dabei wurde erhoben, ob sie dies allgemein für schwierig halten bzw. ob dies in den letzten Jahren schwieriger geworden ist. Beiden Aspekten stimmen die Befragten jeweils zu ca. 64 % mindestens teilweise zu (vgl. Tab. 10-27).

¹³⁰ Die Einzelnennungen der Kategorie „Sonstiges“ zu dieser Frage werden in Tab. A10-23 in Anhang VIII dokumentiert.

¹³¹ Die Einzelnennungen der Gründe für die schwierige Gewinnung von Schulen werden in Tab. A10-25 in Anhang VIII dokumentiert.

¹³² Die Einzelnennungen der sonstigen Gründe, warum keine Veranstaltungen an Schulen werden, werden in Tab. A10-26 in Anhang VIII dokumentiert.

Schwierigkeit der Gewinnung von Schulen	n	Stimme überhaupt nicht zu	Stimme eher nicht zu	Teils / teils	Stimme eher zu	Stimme voll und ganz zu
		Zeilen-%				
Schwierig, Schulen für das Programm AjF zu gewinnen	104	33,7	25,0	34,6	5,8	1,0
In den letzten Jahren schwieriger geworden, Schulen für das Programm AjF zu gewinnen	103	34,0	28,2	25,2	11,7	1,0

Tab. 10-24: Aktive und pausierende Verantwortliche bei VST, die VST an Schule durchführen: Schwierigkeit der Gewinnung von Schulen; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 103)

Gründe für schwierige Gewinnung von Schulen	Antworten		Befragte
	n	%	%
Zeitliches Problem	15	29,4	37,5
Zu hoher Aufwand	9	17,6	22,5
Kein Interesse	8	15,7	20,0
Ansprechpartner fehlt	6	11,8	15,0
Sonstiges	13	25,5	32,5
Insgesamt	51	100,0	127,5

Mehrfachantworten: 51 Antworten von 40 Befragten;

Tab. 10-25: Aktive und pausierende Verantwortliche bei VST, die VST an Schulen durchführen: Gründe schwierige Gewinnung von Schulen (Mehrfachantworten); AjF-Umsetzerbefragung (Frage 104)

Gründe gegen Verkehrssicherheitstage an Schulen	Antworten		Befragte
	n	%	%
Durchführung aus personellen Gründen an Schultagen nicht möglich	12	22,6	30,0
Schwierig, Schulen zu gewinnen	11	20,8	27,5
Möglichkeit nicht bekannt	5	9,4	12,5
Organisation zu aufwändig	5	9,4	12,5
Sonstiges	20	37,7	50,0
Insgesamt	53	100,0	132,5

Mehrfachantworten: 53 Antworten von 40 Befragten;

Tab. 10-26: Aktive und pausierende Verantwortliche bei VST, die keine VST an Schulen durchführen: Gründe gegen Verkehrssicherheitstage an Schulen (Mehrfachantworten); AjF-Umsetzerbefragung (Frage 102)

Schwierigkeit der Gewinnung von Ehrenamtlichen	n	Stimme überhaupt nicht zu	Stimme eher nicht zu	Teils / teils	Stimme eher zu	Stimme voll und ganz zu
		Zeilen-%				
Schwierig, Ehrenamtliche für Aktionstage zu gewinnen	145	18,6	17,9	22,1	20,7	20,7
In den letzten Jahren schwieriger geworden, Ehrenamtliche für Aktionstage zu gewinnen	146	16,4	19,9	17,8	24,0	21,9

Tab. 10-27: Aktive und pausierende Verantwortliche bei VST: Schwierigkeit der Gewinnung von Ehrenamtlichen; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 103)

Die Gründe für diese Einschätzung werden in Tab. 10-28 betrachtet. Als häufigster Grund wird von drei von zehn der dazu befragten Verantwortlichen angeführt, dass es schwer ist, Ehrenamtliche mit ausreichend Zeit zu finden, bzw. der hohe Aufwand bei AjF potentielle Ehrenamtliche abschreckt. Berufliche Gründe macht etwa ein Viertel der hierzu Befragten verantwortlich, etwas mehr als ein Fünftel nennt darüber hinaus das mangelnde Interesse bzw. dass die Freizeit wichtiger ist. Damit einher geht auch die von 18,7 % bemängelte, allgemein fehlende Bereitschaft zur Übernahme einer ehrenamtlichen Tätigkeit. 17,6 % sehen den Grund

in der geringen Aufwandsentschädigung, die für die Umsetzung von AjF angeboten wird. Etwa ein Zehntel gibt außerdem an, dass die Gewinnung von Ehrenamtlichen durch die Überalterung der Verkehrswacht bzw. individuellen Altersgründen, z. B. im Zusammenhang mit der langen Dauer der Aktionstage, erschwert wird. Ebenfalls jeder zehnte hierzu Befragte bringt zum Ausdruck, dass die Rekrutierung von Verkehrswachtmitgliedern und Ehrenamtlichen allgemein schwieriger geworden ist. Seltener genannt werden die mangelnde Attraktivität sowie die Bürokratie des Programms. Elf

weitere Einzelnennungen werden unter „Sonstiges“ zusammengefasst.¹³³

Gründe für schwierige Gewinnung von Ehrenamtlichen	Antworten		Befragte
	n	%	%
Keine Zeit / zu hoher Aufwand	28	19,6	30,8
Berufliche Gründe	23	16,1	25,3
Kein Interesse / Freizeit wichtiger	20	14,0	22,0
Allg. fehlende Bereitschaft zu ehrenamtlicher Tätigkeit	17	11,9	18,7
Geringe Aufwandsentschädigung	16	11,2	17,6
Altersgründe / Überalterung der Verkehrswacht	10	7,0	11,0
Rekrutierung allgemein schwer	9	6,3	9,9
Attraktivität des Programms	5	3,5	5,5
Bürokratie des Programms	4	2,8	4,4
Sonstiges	11	7,7	12,1
Insgesamt	143	100,0	157,1

Mehrfachantworten: 143 Antworten von 91 Befragten;

Tab. 10-28: Aktive und pausierende Verantwortliche bei VST: Gründe für schwierige Gewinnung von Ehrenamtlichen (Mehrfachantworten); AjF-Umsetzerbefragung (Frage 105)

Zusammenfassung

Die Hälfte der Umsetzer hat 2017 bis zum Befragungszeitpunkt an zwei Verkehrssicherheitstagen mitgewirkt (Median). Für das restliche Jahr 2017 werden nur noch vereinzelt Verkehrssicherheitstage geplant.

Circa 71 % der Verantwortlichen führen Aktionstage auch auf dem Gelände von Schulen durch. Zumeist kommt der Verkehrssicherheitstag dadurch zustande, dass die Schule bei der Verkehrswacht die Umsetzung des Aktionstages anfragt. Darüber hinaus wirbt auch häufig die Verkehrswacht bei der Schule für die Organisation eines Verkehrssicherheitstages.

Nur ca. 7 % der befragten aktiven und pausierenden Verantwortlichen an Verkehrssicherheitstagen, die Aktionstage an Schulen durchführen, stimmt „voll und ganz“ oder „eher“ der Aussage zu, dass es schwierig ist, Schulen für das Programm „Aktion junge Fahrer“ zu gewinnen. Knapp 13 % der Be-

fragten äußert außerdem, dass dies in den letzten Jahren schwieriger geworden ist. Insgesamt deuten die Befunde auf eine weitgehende Offenheit der Schulen für das Programm AjF. Werden keine Aktionstage an Schulen durchgeführt, liegt das häufig daran, dass eine Durchführung von Verkehrssicherheitstagen an Schultagen aus personellen Gründen der Verkehrswacht nicht möglich ist oder die Verantwortlichen die Erfahrung gemacht haben, dass Schulen schwierig zu gewinnen sind.

Allgemeine Schwierigkeiten bei der Gewinnung einer ausreichenden Zahl an Ehrenamtlichen für die Umsetzung eines Aktionstages sieht der überwiegende Teil der Verantwortlichen an Verkehrssicherheitstagen zumindest teilweise. Ebenso wird von der Mehrheit der hierzu Befragten bestätigt, dass dies in den letzten Jahren schwieriger geworden ist. Der Grund dafür liegt in den Augen der Verantwortlichen vor allem in der Schwierigkeit, Personen mit ausreichend Zeit zu finden, bzw. dass AjF einen hohen Zeitaufwand mit sich bringt.

10.2.4 Globale Bewertung des Programms und der Tätigkeit

Um die Sicht der Umsetzer auf das Programm „Aktion junge Fahrer“ zusammenfassend abzubilden, wurden sie mittels der Abfrage frei formulierbarer Antworten gefragt, was sie am Programm besonders gelungen, nicht gelungen und was für verbesserungswürdig halten.

Besonders gelungen finden 46,5 % der AjF-Umsetzer die angebotenen Aktionselemente (vgl. Tab. 10-29). Mehr als ein Viertel betont die durch AjF gewährleistete Erreichung und Sensibilisierung der Zielgruppe. Jeweils etwas mehr als jeder zehnte Umsetzer lobt das Programm insgesamt oder die bei AjF angesprochene Themenvielfalt. Seltener für positiv befunden wird der Mix aus Aktion und Informationsvermittlung bzw. Diskussion an den Verkehrssicherheitstagen. Wiederum etwa jeder zehnte Befragte gibt eine Antwort, die sich nicht in die bisher genannten Kategorien einsortieren lässt und unter „Sonstiges“ gefasst wird.¹³⁴

Beim Vergleich der Angaben von Verantwortlichen und Mitwirkenden an Verkehrssicherheitstagen wird deutlich, dass Personen, die keine Koordinatoren bzw. Antragsteller sind, aber an Aktionselementen oder Projektbausteinen mitwirken, signifikant häufiger die Erreichung und die Sensibilisie-

¹³³ Die Einzelnennungen der Gründe für die schwierige Gewinnung von Ehrenamtlichen werden in Tab. A10-28 in Anhang VIII dokumentiert.

¹³⁴ Die Einzelnennungen der Kategorie „Sonstiges“ zu dieser Frage werden in Tab. A10-29 in Anhang VIII dokumentiert.

rung der Zielgruppe ansprechen. Die Verantwortlichen geben hingegen signifikant häufiger die eher unspezifische Antwort, alles am Programm bzw. das Konzept insgesamt gut zu finden. Allerdings weisen die berichteten Zusammenhänge lediglich sehr kleine Effektstärken (Cramers V) in Höhe von 0,2 auf (vgl. Anhang VIII, Tab. A10-Va).

Am Programm AjF besonders gelungen	Verantwortlich bei VST	Mitwirkende VST	Gesamt
	%		
Aktionselemente	47,5	50,0	46,5
Erreichung / Sensibilisierung der Zielgruppe	19,8	36,0	27,7
Alles / Im Gesamten sinnvoll	16,8	4,0	12,6
Themen und Themenvielfalt	12,9	10,0	11,3
Mix Aktion und Informationsvermittlung / Diskussion ^a	3,0	6,0	3,8
Sonstiges	10,9	14,0	11,3
Insgesamt	110,9	120,0	113,2
Anzahl (n)	101	50	159 ^b

^a Aufgrund zu geringer erwarteter Häufigkeiten wurde auf einen Signifikanztest verzichtet.

^b Die Fallzahl der Personen, die hierzu insgesamt eine Angabe machen, weicht von der Summe der Verantwortlichen und Mitwirkenden an Verkehrssicherheitstagen ab, da von nicht mehr aktiven Umsetzern nicht bekannt ist, welche Funktion sie an einem Aktionstag ausfüllen. Nicht mehr Aktive können aber trotzdem angeben, was sie am Programm besonders gelungen finden.

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 10-29: Alle AjF-Umsetzer: Am Programm AjF besonders gelungen (Mehrfachantworten); AjF-Umsetzerbefragung (Frage 118)

Zur Frage, was ihnen am Programm nicht gut gefällt, macht nur etwas mehr als ein Viertel der AjF-Umsetzer (69 Personen) eine Angabe.¹³⁵ Am häufigsten werden dabei, etwa von drei von zehn der Antwortenden, die Rahmenbedingungen (z. B. der Prozess der Antragstellung, Dokumentation und Abrechnung sowie die Budgetplanung für Aufwandsentschädigungen und Geräte) und von jedem Vierten die Vorgaben bei der Umsetzung kriti-

¹³⁵ 17 Personen, die sich dazu äußern, aber explizit angeben „Nichts“ nicht gelungen zu finden, werden hier nicht eingerechnet. Nachfolgende Prozentangaben beziehen sich auf die 69 Befragten, die eine inhaltliche Angabe machen.

siert (vgl. Tab. 10-30). Von 15,9 % der Umsetzer wird außerdem angemerkt, dass die Erreichung und die Sensibilisierung der Zielgruppe Schwierigkeiten bereitet. Dies scheint also ein ambivalentes Thema zu sein, da der Aspekt der Zielgruppenerreichung und -sensibilisierung auch bei der Frage, was an AjF besonders gelungen ist, häufig genannt wird. Von weniger als jedem Zehnten werden die Materialien und die Medien von AjF als negativ beurteilt. Die Antworten von vielen Befragten (29,0 %) sammeln sich in der Kategorie „Sonstiges“ und können nicht den bereits genannten Aspekten zugeordnet werden.¹³⁶ Zwischen den Verantwortlichen und Mitwirkenden an Verkehrssicherheitstagen zeigen sich Unterschiede im Antwortverhalten: Während die Verantwortlichen tendenziell häufiger die Rahmenbedingungen und die Vorgaben kritisieren, beschäftigt die Mitwirkenden vor allem das Thema der Zielgruppenerreichung und -sensibilisierung.

Am Programm AjF nicht gelungen	Verantwortlich bei VST	Mitwirkende VST	Gesamt
	%		
Rahmenbedingungen	32,6	15,8	30,4
Vorgaben ^a	32,6	10,5	26,1
Schwierige Erreichung / Sensibilisierung der Zielgruppe ^a	4,3	42,1	15,9
Materialien / Medien ^a	10,9	5,3	8,7
Sonstiges	28,3	36,8	29,0
Insgesamt	108,7	110,5	100,1
Anzahl (n)	46	19	69 ^b

^a Aufgrund zu geringer erwarteter Häufigkeiten wurde auf einen Signifikanztest verzichtet.

^b Die Fallzahl der Personen, die hierzu insgesamt eine Angabe machen, weicht von der Summe der Verantwortlichen und Mitwirkenden an Verkehrssicherheitstagen ab, da von nicht mehr aktiven Umsetzern nicht bekannt ist, welche Funktion sie an einem Aktionstag ausfüllen. Nicht mehr Aktive können aber trotzdem angeben, was sie am Programm nicht gelungen finden.

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 10-30: Alle AjF-Umsetzer: Am Programm AjF nicht gelungen (Mehrfachantworten); AjF-Umsetzerbefragung (Frage 119)

Eine Meinung dazu, was am Programm „Aktion junge Fahrer“ verbessert werden sollte, äußert ein

¹³⁶ Die Einzelnennungen der Kategorie „Sonstiges“ zu dieser Frage werden in Tab. A10-30 in Anhang VIII dokumentiert.

Drittel der Befragten, also 83 Personen.¹³⁷ An erster und zweiter Stelle der Nennungen stehen dabei, ebenso wie bei der Frage was am Programm nicht gelungen ist, die Rahmenbedingungen mit 30,1 % und die Vorgaben mit 20,5 % (vgl. Tab. 10-31). Die Materialien werden von jedem zehnten Umsetzer für verbesserungswürdig gehalten. Weitere 8,4 % sehen bei der Behandlung des Themas „Ablenkung am Steuer“ Optimierungsbedarf. Allerdings finden sich die meisten Antworten der Befragten in der Kategorie „Sonstiges“, deren Einzelnennungen in Tab. A10-31 in Anhang VIII dokumentiert werden. Zwischen den Mitwirkenden und den Verantwortlichen an Verkehrssicherheitstagen sind auch bei dieser Frage Unterschiede zu sehen. Während die Antworten der Mitwirkenden zumeist in der Kategorie „Sonstiges“ zusammengefasst werden, benennen die Verantwortlichen tendenziell häufiger die Rahmenbedingungen und Vorgaben als verbesserungswürdig. Hierbei errechnet sich mit einem Cramers V von 0,3 eine geringe Effektstärke (vgl. Anhang VIII, Tab. A10-Va).

Am Programm AjF zu verbessern	Verantwortlich bei VST	Mitwirkende VST	Gesamt
	%		
Rahmenbedingungen	33,3	21,1	30,1
Vorgaben ^a	26,7	5,3	20,5
Materialien ^a	13,3	5,3	10,8
Thema „Ablenkung am Steuer“ ^a	8,3	10,5	8,4
Sonstiges	30,0	68,4	41,0
Insgesamt	111,6	110,6	110,8
Anzahl (n)	60	19	83 ^b

^a Aufgrund zu geringer erwarteter Häufigkeiten wurde auf einen Signifikanztest verzichtet.

^b Die Fallzahl der Personen, die hierzu insgesamt eine Angabe machen, weicht von der Summe der Verantwortlichen und Mitwirkenden an Verkehrssicherheitstagen ab, da von nicht mehr aktiven Umsetzern nicht bekannt ist, welche Funktion sie an einem Aktionstag ausfüllen. Nicht mehr Aktive können aber trotzdem angeben, was sie am Programm verbesserungswürdig finden.

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 10-31: Alle AjF-Umsetzer: Am Programm AjF zu verbessern (Mehrfachantworten); AjF-Umsetzerbefragung (Frage 120)

¹³⁷ 13 Personen, die sich zwar dazu äußern, aber explizit angeben, am Programm alles gut zu finden, werden hier nicht eingerechnet. Nachfolgende Prozentangaben beziehen sich auf die 83 Befragten, die eine inhaltliche Angabe machen.

Insgesamt ist der überwiegende Teil der im Jahr 2017 aktiven AjF-Umsetzer mit seiner Tätigkeit im Programm zufrieden (vgl. Tab. 10-32). Die Antwortkategorien „eher zufrieden“ und „voll und ganz zufrieden“ werden von 87,9 % der Ehrenamtlichen gewählt. Teilweise zufrieden zeigen sich noch 10,1 % der Befragten, als „eher nicht zufrieden“ äußern sich nur 2,0 %. Kein Umsetzer gibt an, mit seiner Tätigkeit überhaupt nicht zufrieden zu sein. Zwischen den Verantwortlichen und Mitwirkenden an Verkehrssicherheitstagen zeigen sich diesbezüglich keine statistisch signifikanten Unterschiede.¹³⁸

Zufriedenheit mit Tätigkeit in AjF	Verantwortlich bei VST	Mitwirkende VST	Gesamt
	%		
Voll und ganz zufrieden	34,3	36,5	28,1
Eher zufrieden	62,5	54,0	59,8
Teils / teils	10,3	9,5	10,1
Eher nicht zufrieden	2,9	0	2,0
Überhaupt nicht zufrieden	0	0	0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	136	63	199

Tab. 10-32: Aktive AjF-Umsetzer: Zufriedenheit mit Tätigkeit in AjF; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 177)

Anders stellt sich das Bild zu der Frage dar, wie belastet man sich durch die Tätigkeit im Programm „Aktion junge Fahrer“ fühlt (vgl. Tab. 10-33). Zum einen gibt es hier deutliche und statistisch signifikante Unterschiede zwischen Verantwortlichen und Mitwirkenden an Verkehrssicherheitstagen und zum anderen äußert sich hier ein größerer Anteil an Befragten weniger positiv: Etwa die Hälfte der aktiven Umsetzer gibt an, durch die ehrenamtliche Tätigkeit zumindest teilweise belastet zu sein. Unter den Mitwirkenden an Verkehrssicherheitstagen fühlen sich 32,3 % mindestens teilweise belastet, unter den Verantwortlichen hingegen 59,0 %. Der verallgemeinerbare Unterschied zwischen Verantwortlichen und Mitwirkenden an Verkehrssicherheitstagen ist dabei mit einer Effektstärke (Cramers V) von 0,3 lediglich gering ausgeprägt (vgl. Anhang VIII, Tab. A10-Va).

¹³⁸ Für die Signifikanztestung wurden aufgrund zu geringer erwarteter Häufigkeiten die Kategorien „eher nicht zufrieden“ und „Teils / teils“ zusammengefasst.

Belastung durch AjF	Verantwortlich bei VST	Mitwirkende VST	Gesamt
	%		
Überhaupt nicht belastend	12,7	27,4	17,3
Eher nicht belastend	28,4	40,3	32,1
Teils / teils	29,1	22,6	27,0
Eher belastend	22,4	9,7	18,4
Sehr belastend	7,5	0	5,1
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	134	62	196

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 10-33: Aktive AjF-Umsetzer: Belastung durch AjF; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 178)

Möglichkeiten zur Reduktion der Belastung	Antworten		Befragte
	n	%	%
Weniger Bürokratie	38	44,7	50,0
Zusätzliche Ehrenamtliche	19	22,4	25,0
Mehr Budget	5	5,9	6,6
Flexiblere Projektarbeit	3	3,5	3,9
Reduktion nicht möglich	3	3,5	3,9
Bereitstellung von Material	2	2,4	2,6
Mehr Austausch mit anderen Ehrenamtlichen	2	2,4	2,6
Unterstützung bei der Akquise	1	1,2	1,3
Helfer bei Vor- / Nachbereitung	1	1,2	1,3
Sonstiges	11	12,9	14,5
Insgesamt	85	100,0	111,8

Mehrfachantworten: 85 Antworten von 76 Befragten;

Tab. 10-34: Aktive AjF-Umsetzer: Möglichkeiten der Reduktion der Belastung durch AjF; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 179)

Um abschätzen zu können, ob die von AjF-Umsetzern empfundene Belastung reduziert werden könnte, wurden Personen, die sich mindestens als teilweise belastet bezeichnen, gefragt, inwiefern sie bei ihrer Tätigkeit unterstützt werden können, so dass sie weniger belastet wären. In Bezug auf AjF liegt dazu von 76 Personen eine Antwort vor. Dabei kristallisieren sich die beiden Aspekte „weniger Bürokratie“ (n = 38) und „zusätzliche Ehrenamtliche“ (n = 19) als die beiden zentralen Punkte heraus, bei denen die Befragten Unterstützungsbedarf sehen (vgl. Tab. 10-34). Von mehreren Befragten wird darüber hinaus genannt, sich ein höheres Budget, flexiblere Projektarbeit und mehr Austausch unter den Umsetzern zu wünschen. Auch die Bereitstellung von Material und Unter-

stützung bei der Akquise bzw. der Vor- und Nachbereitung von Veranstaltungen werden von den Ehrenamtlichen vereinzelt als Möglichkeiten der Belastungsreduktion genannt. Drei Befragte sind der Meinung, dass eine Reduktion der Belastung nicht möglich sei.¹³⁹

Zusammenfassung

Besonders gelungen findet fast die Hälfte der hierzu antwortenden 159 AjF-Umsetzer die angebotenen Aktionselemente. Zur Frage, was ihnen am Programm nicht gut gefällt, macht nur ein Viertel der Ehrenamtlichen, also 69 Personen, eine Angabe. Am häufigsten werden dabei die Rahmenbedingungen der Umsetzung und die Vorgaben des Programms kritisiert. Eine Meinung dazu, was am Programm „Aktion junge Fahrer“ verbessert werden sollte, äußert ein Drittel der Befragten, also 83 Personen. Hierbei werden die vorher bemängelten Rahmenbedingungen und Vorgaben von den Umsetzern erneut aufgegriffen.

Insgesamt ist der weit überwiegende Teil der im Jahr 2017 aktiven AjF-Umsetzer jedoch mit seiner Tätigkeit im Programm „eher“ oder „voll und ganz“ zufrieden. Etwa die Hälfte der aktiven Ehrenamtlichen bezeichnet sich als durch die Tätigkeit „überhaupt nicht“ oder „eher nicht“ belastet. Jedoch empfinden 27,0 % die Tätigkeit als „teilweise“, fast ein Fünftel sogar als „eher“ und 5,1 % als „sehr belastend“.

10.3 Zufriedenheit der Umsetzer mit den Rahmenbedingungen

Um einen Einblick in die Zufriedenheit der AjF-Umsetzer, die DVW-Mitglied sind, mit den Rahmenbedingungen der Umsetzung zu erhalten, wurden die betreffenden Personen gefragt, wie zufrieden sie mit der Kommunikation mit Ansprechpartnern, der Unterstützung bei der Vorbereitung von Veranstaltungen und der Beantragung, der Dokumentation und der Abrechnung von AjF-Verkehrssicherheitstagen sowie der Höhe der Aufwandsentschädigung sind. Die Befragten konnten dabei auf einer fünfstufigen Skala eine Abstufung zwischen den Kategorien „voll und ganz zufrieden“, „eher zufrieden“, „teils / teils“, „eher nicht zufrieden“ und „überhaupt nicht zufrieden“ vornehmen. Hat eine Person angegeben, mit einem As-

¹³⁹ Die von den sich mindestens teilweise belastet fühlenden AjF-Umsetzern geäußerten Möglichkeiten zur Reduktion der Belastung werden in Anhang VIII, Tab. A10-33 dokumentiert.

pekt nur zum Teil, eher nicht oder überhaupt nicht zufrieden zu sein, wurde sie im Anschluss gefragt, warum dies der Fall ist.

Zwischen den verschiedenen abgefragten Aspekten zeigt sich eine zum Teil deutlich unterschiedlich ausgeprägte Zufriedenheit (vgl. Tab. 10-35). Während mehr als drei von vier Umsetzern mit der Kommunikation im Verband und der Unterstützung bei der Vorbereitung „voll und ganz“ oder „eher“ zufrieden sind, umfassen diese Anteile bei der Beantragung von Verkehrssicherheitstagen nur noch 61,8 % der Befragten. Lediglich die Hälfte der Umsetzer zeigt sich ausgesprochen zufrieden mit der Dokumentation der Verkehrssicherheitstage und der Höhe der Aufwandsentschädigung. Bei der Abrechnung von Verkehrssicherheitstagen vereinen

die beiden höchsten Antwortkategorien sogar nur weniger als die Hälfte der Befragten (45,4 %) auf sich. Bei den drei zuletzt genannten Items zu den Rahmenbedingungen zeigen sich zudem signifikante Unterschiede zwischen den Verantwortlichen und den Mitwirkenden an Verkehrssicherheitstagen, die jedoch nur eine geringe Effektstärke (Cramers V) von jeweils 0,3 bedingen (vgl. Anhang VIII, Tab. A10-Vb). Unter den Mitwirkenden zeigen etwa zwei Drittel der dazu befragten Umsetzer eine hohe Zufriedenheit hinsichtlich der Dokumentation, der Abrechnung und der Aufwandsentschädigung. Dahingegen ist dies unter den Verantwortlichen für nur 43,6 % (Dokumentation), 37,0 % (Abrechnung) bzw. 43,2 % (Aufwandsentschädigung) der Fall.

Zufriedenheit mit Rahmenbedingungen		n	Voll und ganz zufrieden	Eher zufrieden	Teils / teils	Eher nicht zufrieden	Überhaupt nicht zufrieden
Kommunikation mit Ansprechpartnern im Verband ^a	Verantwortliche bei VST	140	33,6	42,9	15,0	7,1	1,4
	Mitwirkende VST	67	43,3	38,8	13,4	4,5	0
	Gesamt	207	36,7	41,5	14,5	6,3	1,0
Unterstützung bei der Vorbereitung Verkehrssicherheitstag ^a	Verantwortliche bei VST	136	40,4	36,8	16,9	5,1	0,7
	Mitwirkende VST	65	36,9	44,6	13,8	4,6	0
	Gesamt	201	39,3	39,3	15,9	5,0	0,5
Beantragung Verkehrssicherheitstag ^a	Verantwortliche bei VST	140	17,9	39,3	21,4	18,6	2,9
	Mitwirkende VST	59	25,4	47,5	15,3	10,2	1,7
	Gesamt	199	20,1	41,7	19,6	16,1	2,5
Dokumentation des Verkehrssicherheitstages	Verantwortliche bei VST	140	10,0	33,6	25,7	22,9	7,9
	Mitwirkende VST	60	21,7	45,0	18,3	6,7	8,3
	Gesamt	200	13,5	37,0	23,5	18,0	8,0
Abrechnung des Verkehrssicherheitstages	Verantwortliche bei VST	138	8,7	28,3	29,7	21,0	12,3
	Mitwirkende VST	60	23,3	41,7	15,0	16,7	3,3
	Gesamt	198	13,1	32,3	25,3	19,7	9,6
Höhe der Aufwandsentschädigung	Verantwortliche bei VST	139	11,5	31,7	24,5	20,9	11,5
	Mitwirkende VST	69	31,9	34,8	8,7	24,6	0
	Gesamt	208	18,3	32,7	19,2	22,1	7,7

^a Für die Signifikanzprüfung wurden aufgrund zu geringer erwarteter Häufigkeiten die Kategorien „eher nicht zufrieden“ und „überhaupt nicht zufrieden“ zusammengefasst.

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 10-35: Aktive und pausierende AjF-Umsetzer, die DVW-Mitglied sind: Zufriedenheit mit Rahmenbedingungen; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 159)

Einen Grund für die Unzufriedenheit mit der Kommunikation im Verband geben 29 Befragte an. Am häufigsten wird dabei von neun Umsetzern angegeben, dass die Kommunikation im Verband schwierig sei. Damit ist z. B. auch gemeint, dass Ansprechpartner als unfreundlich wahrgenommen

werden oder die Kommunikationswege umständlich sind. Von jeweils sieben Personen wird beklagt, dass es keine bzw. kaum Kommunikation gäbe oder häufig eine aufwändige Dokumentation verlangt werde, wobei wenig Verständnis für die Umsetzungsrealität bestehe. Drei Umsetzer monie-

ren darüber hinaus die schwere Erreichbarkeit der Ansprechpartner und sechs weitere Nennungen können nicht den bereits angesprochenen Aspekten zugeordnet werden.¹⁴⁰

Warum sie mit der Unterstützung bei der Vorbereitung von Verkehrssicherheitstagen unzufrieden sind, äußern 25 Umsetzer. Am häufigsten spielen dabei für acht Befragte Probleme mit den Materialien eine Rolle, wie etwa fehlendes Informationsmaterial, lange Lieferzeiten oder ein fehlender Überblick, welche Materialien zur Verfügung stehen. Fünf Ehrenamtliche merken an, überhaupt keine Unterstützung zu erfahren und drei kritisieren den Verwaltungsaufwand. Darüber hinaus gibt es neun weitere Einzelnennungen.¹⁴¹

Der Hauptgrund für Unzufriedenheit mit der Beantragung von Verkehrssicherheitstagen ist die damit verbundene Bürokratie bzw. dass diese aufwändig und zeitintensiv sei. Dies geben von insgesamt 59 der sich dazu äussernden Befragten 41 Personen an. Neun Äußerungen beziehen sich darauf, dass bei der praktizierten Art und Weise der Beantragung die Zeitplanung schwierig sei. Zum einen könne häufig nicht langfristig geplant werden, da die Bearbeitung der Anträge lange dauere, und zum anderen könnten kurzfristig ankommende Veranstaltungen kaum umgesetzt werden. Darüber hinaus wird von drei Ehrenamtlichen von Softwareproblemen beim Onlinesystem zur Beantragung von Verkehrssicherheitstagen berichtet und es gibt sieben weitere Einzelnennungen.¹⁴²

Insgesamt 78 Befragte begründen, warum sie mit der Dokumentation von Veranstaltungen unzufrieden sind. Der am häufigsten angeführte Grund ist auch hier wieder, dass diese bürokratisch, aufwändig bzw. zeitintensiv sei (n = 56). Außerdem wird von 18 Umsetzern berichtet, dass die Fotodokumentation Probleme bereite. Darüber hinaus können 19 Einzelnennungen zu keiner weiteren Kategorie zusammengefasst werden.¹⁴³

Auch bei der Abrechnung von Verkehrssicherheitstagen stellen die Bürokratie und der damit verbun-

dene Aufwand ein Problem dar. Von 89 dazu Antwortenden wird dies in 54 Fällen angeführt (60,7 %). Von über einem Viertel der Personen, die ihre Unzufriedenheit begründen, wird außerdem die häufig lange Zeit kritisiert, die zwischen der Einreichung der Abrechnung und der Auszahlung der Fördermittel bestehe. Zwölf Befragte monieren außerdem, dass die Deckung der entstandenen Kosten oft unsicher sei, weil z. B. nicht klar sei, ob alle auf der Abrechnung angegebenen Punkte anerkannt würden. Neun weitere Einzelnennungen können zu keiner der angeführten Kategorien zusammengefasst werden.¹⁴⁴

Die Unzufriedenheit mit der Höhe der Aufwandsentschädigung ist im Vergleich der hier behandelten Aspekte am höchsten. Als Grund hierfür wird angeführt, dass der tatsächliche Aufwand häufig höher sei, als das, was abgegolten werde (67,4 % der 86 dazu antwortenden Personen). Häufig angeführt wird darüber hinaus auch, dass die Aufwandsentschädigung allgemein zu gering sei (n = 13), die Inflation dabei nicht berücksichtigt werde (n = 8) bzw. sie seit Jahren nicht angepasst worden sei sowie, dass Fahrkosten nicht berücksichtigt würden (n = 4). Weitere Gründe werden nur in Einzelfällen genannt.¹⁴⁵

Im Zusammenhang mit den Rahmenbedingungen der Umsetzung sind, über die bisher behandelten Aspekte hinaus, auch die Aus- und Fortbildung von Umsetzern im Programm „Aktion junge Fahrer“ zu thematisieren. Da es bisher für das Programm kein verbandsweites Aus- / Fortbildungskonzept gibt, wurden die Umsetzer auch zu einer Einschätzung dazu gebeten, ob sie sich eine solche Ausbildung wünschen würden und wenn ja, zu welchen Themen.

Eine Aus- bzw. Fortbildung wird nur von jedem fünften Befragten als nicht notwendig gesehen (vgl. Tab. 10-36). Über die Hälfte der dazu befragten Umsetzer wünscht sich dies sowohl für sich selbst, als auch für andere Ehrenamtliche. Nur für andere, aber nicht für sich selbst halten 14,0 % eine Aus- oder Fortbildung für wichtig. Etwa jeder zehnte Befragte hat keine Meinung zur vorgelegten Frage. Zwischen Verantwortlichen und Mitwirkenden an Verkehrssicherheitstagen zeigen sich keine statistisch signifikanten Unterschiede. Die Ablehnung einer Fortbildung ist jedoch unter den

¹⁴⁰ Die von den mit der Kommunikation unzufriedenen AjF-Umsetzern geäußerten Gründe werden in Anhang VIII, Tab. A10-34-Komm dokumentiert.

¹⁴¹ Die von den mit der Vorbereitung eines Verkehrssicherheitstags unzufriedenen AjF-Umsetzern monierten Gründe werden in Anhang VIII, Tab. A10-34-Vorb dokumentiert.

¹⁴² Die von den mit der Beantragung von Verkehrssicherheitstagen unzufriedenen AjF-Umsetzern ausformulierten Gründe werden in Anhang VIII, Tab. A10-34-Antr dokumentiert.

¹⁴³ Die von den mit der Dokumentation der Verkehrssicherheitstage unzufriedenen AjF-Umsetzern genannten Gründe werden in Anhang VIII, Tab. A10-34-Doku dokumentiert.

¹⁴⁴ Die von den mit der Abrechnung von Verkehrssicherheitstagen unzufriedenen AjF-Umsetzern geäußerten Gründe werden in Anhang VIII, Tab. A10-34-Abre dokumentiert.

¹⁴⁵ Die von den mit der Höhe der Aufwandsentschädigung unzufriedenen AjF-Umsetzern geäußerten Gründe werden in Anhang VIII, Tab. A10-34-Aufw dokumentiert.

Mitwirkenden tendenziell höher als unter den Verantwortlichen.¹⁴⁶

Wunsch nach Aus- / Fortbildung	Verantwortlich bei VST	Mitwirkende VST	Gesamt
	%		
Ja, sowohl für mich selbst als auch für andere	60,7	47,4	56,1
Ja, für andere Ehrenamtliche	14,5	13,2	14,0
Nein, das ist nicht notwendig	15,2	27,6	19,5
Ich weiß es nicht	9,7	11,8	10,4
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	145	76	221

Tab. 10-36: Aktive und pausierende AjF-Umsetzer, die DVW-Mitglied sind: Wunsch nach Aus- / Fortbildung; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 116)

Den größten Bedarf an Aus- und Fortbildung sehen die Personen, die angeben, sich eine solche zu wünschen, bei fachlichen Aspekten zu Projektbausteinen und Aktionselementen (vgl. Tab. 10-37). Jeweils 63,8 % der Befragten wünschen sich darüber hinaus eine Weiterbildung zu pädagogischen Grundlagen im Umgang mit Jugendlichen und jungen Erwachsenen sowie das Anbieten von Moderatorenausbildungen zur Durchführung von Projektbausteinen. Die Tatsache, dass jeder Befragte, der sich eine Aus- / Fortbildung wünscht, im Durchschnitt etwa drei der in den Antwortmöglichkeiten vorgegebenen Themengebiete benennt, zeigt den deutlichen Bedarf an Aus- und Fortbildung im Programm AjF.

Ein weiterer Aspekt der Rahmenbedingungen ist das Ausmaß, in dem die ehrenamtlich Tätigen vernetzt sind. Jeweils etwas mehr als ein Drittel der aktiven und pausierenden AjF-Umsetzer äußert den Wunsch nach mehr Vernetzung oder ist sich diesbezüglich unsicher (vgl. Tab. 10-38). 27,4 % halten eine stärkere Vernetzung für nicht notwendig.

¹⁴⁶ Tieferegehende Analysen zeigen, dass es bezüglich des Wunsches nach einer Aus- oder Fortbildung keinen signifikanten Zusammenhang damit gibt, ob jemand noch in weiteren Zielgruppenprogrammen mit Bezug zur Verkehrssicherheit aktiv ist und dort eventuell eine Moderatorenausbildung absolviert hat. Darüber hinaus handelt es sich auch nicht um eine spezielle Berufsgruppe, die sich eine Fortbildung wünscht. Vielmehr scheint die Verteilung in Tab. 10-35 für sämtliche Subgruppen an ehrenamtlichen AjF-Umsetzern zu gelten.

Themen von Aus- / Fortbildung	Verantwortlich bei VST	Mitwirkende VST	Gesamt
	%		
Fachliches zu Projektbausteinen	77,8	77,3	77,6
Fachliches zu Aktionselementen	75,0	79,5	76,3
Pädagogische Grundlagen im Umgang mit der Zielgruppe	64,8	61,4	63,8
Moderatorenausbildung zur Durchführung von Projektbausteinen	67,6	54,5	63,8
Sonstiges	5,6	2,3	4,8
Insgesamt	290,8	275,0	286,3
Anzahl (n)	108	44	152

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 10-37: Aktive und pausierende AjF-Umsetzer, die DVW-Mitglied sind und sich eine Aus- / Fortbildung wünschen: Themen von Aus- / Fortbildung; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 117)

Wunsch nach mehr Vernetzung	Verantwortlich bei VST	Mitwirkende VST	Gesamt
	%		
Ja	38,1	31,6	35,8
Nein	28,1	26,3	27,4
Ich weiß es nicht	33,8	42,1	36,7
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	139	76	215

Tab. 10-38: Aktive und pausierende AjF-Umsetzer: Wunsch nach mehr Vernetzung; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 176)

Art der gewünschten Vernetzung	Antworten		Befragte
	n	%	%
Austausch- / Informations-treffen	25	33,8	36,8
Fortbildung / Seminare / Workshops	15	20,3	22,1
Regionale Treffen	12	16,2	17,6
Online-Plattform	7	9,5	10,3
Sonstige	15	20,3	22,1
Insgesamt	74	100,0	108,8

Mehrfachantworten: 74 Antworten von 68 Befragten;

Tab. 10-39: Aktive und pausierende AjF-Umsetzer, die mehr Vernetzung wünschen: Art der gewünschten Vernetzung; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 176)

Als Art und Weise der gewünschten Vernetzung werden vor allem Austausch- und Informationstreffen unter den Umsetzern genannt (36,8 %, vgl. Tab. 10-39). Fortbildungen bzw. Seminare oder Workshops zur Vernetzung wünscht sich rund ein Fünftel der hierzu befragten Umsetzer. Darüber hinaus bevorzugen 17,6 % regionale Treffen. Eine Online-Plattform oder andere Formen der Vernetzung werden in diesem Zusammenhang nur von wenigen Umsetzern gewünscht.

Die folgenden Befunde beschäftigen sich mit dem Vorhandensein eines Ansprechpartners, gegebenenfalls der Kontaktierung bzw. dem Wunsch nach einem Ansprechpartner und der Bewertung der Betreuung durch den Verband allgemein. Da bei der Verkehrswachtsorganisation die drei Ebenen der örtlichen, der Landes- und der Deutschen Verkehrswacht eine Rolle spielen, wurden die Fragen separat für die jeweilige Organisationsebene gestellt.

Wer ist Ansprechpartner	Verantwortlich bei VST	Mitwirkende VST	Gesamt
	%		
Landesverkehrswacht	87,9	45,5	74,3
Örtliche / regionale Verkehrswacht	26,4	80,3	43,7
Deutsche Verkehrswacht	52,9	12,1	39,8
Sonstige ^a	3,6	3,0	3,4
Insgesamt	170,8	140,9	161,2
Anzahl (n)	140	66	206

^a Aufgrund zu geringer erwarteter Häufigkeiten wurde auf einen Signifikanztest verzichtet.

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 10-40: Aktive und pausierende AjF-Umsetzer, die DVW-Mitglied sind: Wer ist Ansprechpartner (Mehrfachantworten); AjF-Umsetzerbefragung (Frage 166)

Unter den aktiven und pausierenden Verantwortlichen und Mitwirkenden bei Verkehrssicherheitstagen, die Mitglied der DVW sind, wurde zunächst erhoben, an welche Organisationsebene sie sich wenden, wenn sie Fragen zu ihrer ehrenamtlichen Tätigkeit haben. Der Großteil der Umsetzer (74,3 %) gibt an, sich diesbezüglich an die Landesverkehrswacht zu wenden (vgl. Tab. 10-40). An die eigene örtliche bzw. regionale Verkehrswacht wenden sich 43,7 % der Befragten. Etwa 40 %

wenden sich direkt an die DVW. Ein sonstiger Ansprechpartner außerhalb dieser Institutionen wird nur vereinzelt genannt. Im Vergleich der Verantwortlichen und Mitwirkenden bei Verkehrssicherheitstagen fällt auf, dass sich letztgenannte deutlich und statistisch signifikant häufiger an die örtliche / regionale Verkehrswacht, und Verantwortliche signifikant häufiger an die Landesverkehrswacht oder die DVW wenden. Dabei zeigen sich gering ausgeprägte Effektstärken (Cramers V) von 0,5 (LVW / ÖVW) bzw. 0,4 (DVW) (vgl. Anhang VIII, Tab. A10-Vb). Während sich unter den Mitwirkenden acht von zehn an die örtliche / regionale Verkehrswacht wenden, nehmen beinahe neun von zehn Verantwortlichen Kontakt mit der Landesverkehrswacht auf. Dies ist insofern plausibel, als der direkte Ansprechpartner der Mitwirkenden an Verkehrssicherheitstagen zumeist derjenige ist, der den Aktionstag vor Ort koordiniert oder beantragt und dieser meist in der örtlichen Verkehrswacht angesiedelt ist.

Geben die AjF-Umsetzer nicht an, sich an eine der Gliederungsebenen der Verkehrswacht (örtlich / regional (ÖVW), Landesverkehrswacht (LVW), Deutsche Verkehrswacht (DVW)) zu wenden, wurde nachgefragt, ob sie auf der jeweiligen Organisationsebene grundsätzlich einen Ansprechpartner haben. Dies bejahen für die örtliche Ebenen etwa zwei Drittel der Befragten, für die Landes- und Bundesebene jedoch nur 36,4 % bzw. 34,1 % (vgl. Tab. 10-41). In der örtlichen / regionalen Verkehrswacht haben 29,6 % der Ehrenamtlichen, die sich bei Rückfragen nicht an die örtliche Verkehrswacht wenden, nach eigener Aussage auch keinen Ansprechpartner zur Verfügung. Hinsichtlich der Landes- und Bundesebene sind sich die Befragten dabei deutlich unsicherer. Auf der Ebene der Landesverkehrswacht hat etwas weniger als ein Fünftel der Befragten, die sich im Bedarfsfall nicht an die Landesverkehrswacht wenden, keinen Ansprechpartner, und 45,5 % ist dies unbekannt. Besonders interessant ist, dass ein Viertel der AjF-Umsetzer, die sich mit Fragen nicht an die DVW wenden, der Meinung ist, dort keinen Ansprechpartner zu haben und 40,5 % dies nicht wissen. Fast zwei Drittel der AjF-Umsetzer, die sich im Bedarfsfall nicht an die DVW wenden, wissen also nicht um einen Ansprechpartner für AjF auf nationaler Ebene (DVW). Tiefergehende Analysen zeigen, dass von allen aktiven und pausierenden AjF-Ehrenamtlichen, die zu diesem Thema eine Angabe machen und Mitglied der Verkehrswacht sind, 39,5 % nicht wissen, dass es auf der Ebene der DVW Ansprechpartner für das Zielgruppenprogramm gibt.

Vorhandensein Ansprechpartner	ÖVW	LVW	DVW
	%		
Ja	66,1	36,4	34,1
Nein	29,6	18,2	25,4
Ich weiß es nicht	4,3	45,5	40,5
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	115	55	126

Tab. 10-41: Aktive und pausierende AjF-Umsetzer, die DVW-Mitglied sind und sich nicht mit Fragen an die jeweilige Organisationsebene wenden: Vorhandensein Ansprechpartner; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 170, Frage 172, Frage 174)

AjF-Umsetzer die keinen Ansprechpartner in der örtlichen / regionalen Verkehrswacht oder der Landesverkehrswacht erwähnen, wurden auch gefragt, ob sie sich einen Ansprechpartner auf der jeweiligen Ebene wünschen. Dies bejaht für beide Organisationsebenen jeweils etwa ein Fünftel der hierzu Befragten (vgl. Tab. 10-42). Einen Ansprechpartner für unnötig halten in der örtlichen Verkehrswacht ca. 53 % der Befragten, die auf dieser Ebene keinen Ansprechpartner haben, ein Viertel ist sich diesbezüglich unsicher. Auf der Ebene der Landesverkehrswacht wünscht sich ein Viertel der AjF-Umsetzer ohne Ansprechpartner auch keinen solchen und über die Hälfte der Befragten weiß nicht, ob sie auf dieser Gliederungsebene einen Ansprechpartner benötigen.

Wunsch nach Ansprechpartner	ÖVW	LVW
	%	
Ja	22,2	21,9
Nein	52,8	25,0
Ich weiß es nicht	25,0	53,1
Insgesamt	100,0	100,0
Anzahl (n)	36	32

Tab. 10-42: Aktive und pausierende AjF-Umsetzer, die DVW-Mitglied sind und keinen Ansprechpartner haben: Wunsch nach Ansprechpartner; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 171, Frage 173)

AjF-Umsetzer, die angeben, sich bei Fragen zur Tätigkeit an die jeweilige Ebene örtliche, Landes- oder Deutsche Verkehrswacht zu wenden, wurden im Anschluss gefragt, ob und zu welchen Themen sie ihre dortigen Ansprechpartner in den letzten zwölf Monaten kontaktiert haben. Die Befunde dazu werden in Tab. 10-43 festgehalten.

Den Ansprechpartner auf der örtlichen Ebene haben etwas mehr als ein Fünftel der Umsetzer, die sich grundsätzlich an die ÖVW wenden, in den letzten zwölf Monaten nicht kontaktiert. 39,1 % haben wegen Abrechnungsfragen und etwa die Hälfte wegen Fragen zur Organisation von Veranstaltungen mit dem Ansprechpartner in der örtlichen / regionalen Verkehrswacht Kontakt aufgenommen. 48,3 % haben im letzten Jahr mit ihrem Ansprechpartner inhaltliche Fragen zum Programm besprochen und 29,9 % äußerten ihm gegenüber Kritik oder Verbesserungsvorschläge. Zu sonstigen Themen wurde der örtliche Ansprechpartner nur selten kontaktiert.

Die zuständige Landesverkehrswacht wurde von 15,2 % der Umsetzer, die sich grundsätzlich an diese Organisationsebene wenden, im letzten Jahr nicht kontaktiert. Etwa drei von vier Ehrenamtlichen, die sich überhaupt an die LVW wenden, haben diese aufgrund von Abrechnungsfragen kontaktiert. 45,0 % haben zur LVW wegen Fragen zur Organisation von Veranstaltungen und 35,1 % aufgrund inhaltlicher Fragen zum Programm Kontakt aufgenommen. 28,5 % haben darüber hinaus wegen Kritik oder Verbesserungsvorschlägen mit der LVW korrespondiert.

Ansprechpartner – Kontakt in letzten zwölf Monaten	ÖVW	LVW	DVW
	%		
Kein Kontakt	21,8	15,2	12,3
Abrechnungsfragen	39,1	72,8	72,8
Fragen zur Organisation von Veranstaltungen	52,9	45,0	42,0
Inhaltliche Fragen zum Programm	48,3	35,1	28,4
Kritik, Verbesserungsvorschläge	29,9	28,5	27,2
Sonstiges	2,3	4,6	7,4
Insgesamt	194,3	201,3	190,1
Anzahl (n)	87	151	81

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 10-43: Aktive und pausierende AjF-Umsetzer, die DVW-Mitglied sind: Ansprechpartner – Kontakt in letzten zwölf Monaten (Mehrfachantworten); AjF-Umsetzerbefragung (Frage 167, Frage 168, Frage 169)

Wurde mit dem Ansprechpartner in der DVW in den letzten zwölf Monaten Kontakt aufgenommen, so ging es bei fast drei Viertel der Umsetzer um Abrechnungsfragen. 42,0 % haben sich wegen Fragen zur Organisation und 28,4 % bei inhaltlichen Fragen an die DVW gewendet. Etwas mehr als ein Viertel der Befragten hat dort Kritik oder

Verbesserungsvorschläge vorgebracht und 12,3 % der hierzu Befragten haben im vergangenen Jahr überhaupt keinen Kontakt zur DVW aufgenommen.

Zur abschließenden Beurteilung der Betreuung durch den Umsetzerverband wurden im Jahr 2017 aktive und pausierende AjF-Umsetzer, die DVW-Mitglieder sind, darum gebeten, die Betreuung durch die örtliche Verkehrswacht, die Landesverkehrswacht und die Deutsche Verkehrswacht anhand von Schulnoten zu bewerten. Signifikant am besten wird dabei die Betreuung durch die örtliche / regionale Verkehrswacht bewertet (vgl. Tab. 10-44): Neun von zehn (91,3 %) Befragten ver-

ben hier die Noten „Sehr gut“ oder „Gut“. Interessant ist hierbei, dass Personen, die selbst Vorsitzende einer örtlichen Verkehrswacht oder einer Landesverkehrswacht sind, die Betreuung durch die örtliche Verkehrswacht tendenziell besser bewerten, als Befragte, die keine Vorsitzenden sind. Ebenso bewerten Personen, die im letzten Jahr in Bezug auf AjF Kontakt mit der ÖVW hatten, die Betreuung etwas besser als Personen, die dies nicht hatten. Ein signifikanter Unterschied lässt sich dabei jedoch nicht feststellen.

Bewertung Betreuung			n	1	2	3	4	5	6	Median / MW
				Sehr gut	Gut	Befriedigend	Ausreichend	Mangelhaft	Ungenügend	
			Zeilen-%							
ÖVW	Vorsitzender ÖVW / LVW	Nein	128	65,6	23,4	7,0	1,6	2,3	0	1,0 / 1,5
		Ja	57	64,9	31,6	3,5	0	0	0	1,0 / 1,4
	Kontakt im letzten Jahr	Nein	113	64,6	24,8	7,1	1,8	1,8	0	1,0 / 1,5
		Ja	67	65,7	28,4	4,5	0	1,5	0	1,0 / 1,4
Gesamt			185	65,4	25,9	5,9	1,1	1,6	0	1,0 / 1,5
LVW	Vorsitzender ÖVW / LVW	Nein	125	37,6	40,8	12,0	8,0	1,6	0	2,0 / 2,0
		Ja	64	43,8	35,9	9,4	7,8	0	3,1	2,0 / 1,9
	Kontakt im letzten Jahr	Nein	59	32,2	37,3	11,9	13,6	1,7	3,4	2,0 / 2,3
		Ja	127	43,3	40,2	10,2	5,5	0,8	0	2,0 / 1,8
Gesamt			189	39,7	39,2	11,1	7,9	1,1	1,1	2,0 / 2,0
DVW	Vorsitzender ÖVW / LVW	Nein	116	13,8	42,2	26,7	7,8	6,9	2,6	2,0 / 2,6
		Ja	60	20,0	50,0	15,0	3,3	8,3	3,3	2,0 / 2,4
	Kontakt im letzten Jahr	Nein	107	14,6	41,7	25,2	5,8	8,7	3,9	2,0 / 2,6
		Ja	71	18,3	50,7	18,3	5,6	5,6	1,4	2,0 / 2,3
Gesamt			176	15,9	44,9	22,7	6,3	7,4	2,8	2,0 / 2,5

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Unterschiede an.

Tab. 10-44: Aktive und pausierende AjF-Umsetzer, die DVW-Mitglied sind: Bewertung der Betreuung unterschieden nach dem Vorsitz von örtlicher oder Landesverkehrswacht sowie Kontakt zur Verkehrswacht; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 175)

Die Betreuung durch die Landesverkehrswacht wird ebenfalls überwiegend positiv bewertet, hier vergeben 78,9 % der AjF-Umsetzer die Noten eins oder zwei. 11,1 % vergeben die Note „Befriedigend“ und 10,1 % schlechtere Noten. Wie auch auf der örtlichen Ebene zeigt sich hier eine Tendenz zur besseren Bewertung durch Vorsitzende einer örtlichen oder der Landesverkehrswacht. Personen, die im letzten Jahr Kontakt mit dem AjF-Ansprechpartner auf Landesebene hatten, bewerten die Betreuung deutlich um eine halbe Notenstufe besser als Personen die im letzten Jahr keinen entsprechenden Kontakt aufgenommen hatten (Durchschnittsnote 1,8 versus 2,3). Dieser Befund

erweist sich als statistisch signifikant, wenngleich die Effektstärke mit einem Cohens d von 0,2 lediglich schwach ausgeprägt ist (vgl. Anhang VIII, Tab. A10-D).

Über die Hälfte der AjF-Umsetzer (60,8 %) bewertet auch die Betreuung durch die DVW als (sehr) gut. Etwas mehr als ein Fünftel vergibt hier die Note „Befriedigend“ und 6,3 % die Note „Ausreichend“. Als „mangelhaft“ wird die Betreuung durch die DVW von 7,4 % der AjF-Umsetzer bewertet, die Note sechs wird mit 2,8 % nur sehr selten angegeben. Die Betreuung durch die DVW wird von Vorsitzenden einer ÖVW oder LVW tendenziell

schlechter bewertet als von Personen, die keinen Vorsitz innehaben. Unter den Personen, die in den letzten zwölf Monaten Kontakt mit der DVW hatten, zeigt sich hinsichtlich der Bewertung ein ähnliches Bild wie bei der LVW: Auch hier bewerten Personen mit Kontakt die Betreuung auffallend, aber nicht statistisch signifikant, besser. Insgesamt wird die Betreuung durch die Landesebene signifikant schlechter bewertet als die der örtlichen Ebene und die der Bundesebene erneut signifikant schlechter als jene der Landesebene.

Zusammenfassung

Jeweils rund drei Viertel der AjF-Umsetzer bringen zum Ausdruck, mit der Kommunikation im Verband und der Unterstützung bei der Vorbereitung von Verkehrssicherheitstagen „eher“ oder „voll und ganz“ zufrieden zu sein. Mit der Beantragung sind nur etwa 62 % ausgesprochen zufrieden. Lediglich die Hälfte äußert ihre Zufriedenheit mit der Dokumentation, Abrechnung und Aufwandsentschädigung von Verkehrssicherheitstagen. Mit den drei zuletzt angesprochenen Aspekten sind Verantwortliche an Verkehrssicherheitstagen signifikant unzufriedener als Mitwirkende.

Sieben von zehn AjF-Umsetzern, die im Jahr 2017 aktiv sind oder pausieren und ein Mitglied der DVW sind, wünschen sich eine Aus- / Fortbildung für sich selbst oder andere Ehrenamtliche. Dabei interessiert sich die Mehrheit der dazu befragten Umsetzer für alle abgefragten Themenbereiche, die Fachliches zu Projektbausteinen und Aktions-elementen, pädagogische Grundlagen und eine Moderatorenausbildung umfassen.

Etwa ein Drittel der im Jahr 2017 aktiven und pausierenden AjF-Umsetzer wünscht sich eine stärkere Vernetzung mit anderen Ehrenamtlichen, z. B. Austausch- oder Informationstreffen.

Der Großteil der AjF-Umsetzer wendet sich bei Fragen zu ihrer Tätigkeit an die Landesverkehrswacht. Von allen aktiven und pausierenden Ehrenamtlichen von AjF, die DVW-Mitglied sind und sich nicht mit Fragen an die jeweilige Organisationsebene gewendet haben, wissen etwa ein Drittel nicht um einen Ansprechpartner für AjF auf der lokalen Ebene, und jeweils fast zwei Drittel nicht um einen Ansprechpartner für das Zielgruppenprogramm auf den Ebenen der LVW und DVW. Wenn Ehrenamtliche der DVW ihre Ansprechpartner auf der Landes- oder Bundesebene kontaktieren, geht es dabei zumeist um Abrechnungsfragen. Auf der örtlichen Ebene stehen Fragen zur Organisation von Veranstaltungen im Vordergrund.

Die AjF-Umsetzer beurteilen die Betreuung durch ihren Umsetzerverband insgesamt als gut. Die Betreuung durch die örtliche / regionale Ebene wird signifikant besser beurteilt als jene auf der Landesebene, und diese wiederum signifikant positiver als die Betreuung durch die DVW. Personen mit Kontakt zur jeweiligen Organisationsebene in den letzten zwölf Monaten bewerten dabei die Betreuung durch die Landesverkehrswacht signifikant und jene durch die örtliche und Deutsche Verkehrswacht tendenziell besser als Personen ohne Kontakt zu der jeweiligen Organisationsebene.

11 Fazit zur Erreichung der Zielsetzungen von AjF

11.1 Zusammenfassung der Befunde der Evaluation von AjF

Ausgangssituation (Kapitel 1)

Das Programm „Aktion junge Fahrer“ (AjF) ist ein Zielgruppenprogramm der Deutschen Verkehrswacht (DVW), das aus Mitteln des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gefördert wird. Seit über 30 Jahren versucht AjF, dem besonders hohen Unfallrisiko von Fahranfängern entgegenzuwirken. Das zur Evaluation anstehende Programm richtet sich mittels persönlicher Ansprache und der Methode des „erlebnisorientierten Lernens“ im Rahmen von öffentlich zugänglichen Verkehrssicherheitstagen direkt an die Zielgruppe der Fahranfänger und jungen Fahrer zwischen 15 und 24 Jahren. Während der Verkehrssicherheitstage sollen sog. „Aktionselemente“ und „Projektbausteine“ umgesetzt werden.

- Als Mitmachstationen / Aktionselemente werden Vorführungen bzw. Demonstrationen bezeichnet, an denen die Jugendlichen / jungen Erwachsenen selbst aktiv werden und so mit allen Sinnen am eigenen Körper die Wirkungen unterschiedlicher Gefahrensituationen bzw. Sicherungstechniken im Straßenverkehr erleben können.
- Daneben umfasst das Angebot von AjF auch sog. „Projektbausteine“, d. h. von einem Experten geleitete Gesprächs-, Diskussionsgruppen und Workshops zu zielgruppenspezifischen Problemen im Straßenverkehr.

Als Ziele des Programms lassen sich

- die Verbesserung der Selbsteinschätzung des eigenen Fahrvermögens und
- die Sensibilisierung für Gefährdungen und Gefahren im Straßenverkehr

identifizieren. Durch diese sollen, vermittelt über eine vernünftige und umsichtige Fahrweise bzw. allgemein ein verkehrssichereres Verhalten im Straßenverkehr,

- Unfälle vermieden bzw. die Zahl der Unfälle in der Zielgruppe gesenkt werden.

Im Rahmen der zweiten Phase der Evaluation des Zielgruppenprogramms „Aktion junge Fahrer“ wird untersucht, inwieweit die im Programm definierten Zielsetzungen erreicht werden (Wirkungsanalyse) und inwiefern die Programmteilnehmer sich hinsichtlich bestimmter soziodemographischer Merk-

male von anderen Jugendlichen und jungen Erwachsenen unterscheiden (Selektivität der Teilnehmer).

Befunde zur Umsetzung von AjF aus Phase II der Evaluation (Kapitel 2)

Von den im Erhebungszeitraum zwischen Mai und September 2017 beantragten 284 AjF-Aktionstagen fanden 135 auf dem Gelände von allgemein- oder berufsbildenden Schulen statt und 114 Veranstaltungen wurden auf anderen öffentlichen Plätzen abgehalten. Bei 35 Aktionstagen konnte der Charakter des Veranstaltungsortes im Vorfeld der Veranstaltung nicht aufgeklärt werden. Nur bei weniger als der Hälfte dieser Veranstaltungen kann also mit der für den Schulkontext charakteristischen, verbindlichen, intensiven und zeitlich längerfristigen Beschäftigung der Jugendlichen und jungen Erwachsenen mit dem Thema Verkehrssicherheit gerechnet werden.

Mit einer aktuellen Zusammenstellung legte die DVW für die letzten Jahre „Richtwerte“ über die Anzahl der umgesetzten Projektbausteine und deren Aufschlüsselung auf einzelne Themen vor, die die Schlussfolgerung nahelegen, dass Projektbausteine – zumindest im betrachteten Zeitraum von 2011 bis 2017 – im Zielgruppenprogramm AjF nie weit verbreitet waren. Der im Schlussbericht zur Phase I der Evaluation von AjF herausgestellte Vorteil des Zusammenwirkens von Theorie (Projektbausteinen) und Praxis (Aktionselementen) (vgl. FUNK, HIESINGER, JÖRG 2016: 52) kann so nicht ausreichend zum Tragen kommen. Vielmehr muss eine deutliche Diskrepanz zwischen der Konzeption (Anspruch) von AjF, wie sie in den schriftlichen Materialien niedergelegt ist, und der tatsächlichen Umsetzung der Programminhalte (Wirklichkeit) festgehalten werden.

Für die Phase II der Evaluation des Zielgruppenprogramms AjF muss vor diesem Hintergrund festgehalten werden, dass

- mit der (erhebungstechnisch bedingten) Auswahl der Prüfgruppe aus AjF-Veranstaltungen an Schulen möglicherweise eine Positivauslese besonders intensiv mit Verkehrssicherheitsinhalten beschulter AjF-Teilnehmer befragt wird und
- die Umsetzung der Projektbausteine aufgrund ihres geringen tatsächlichen Vorkommens in der Praxis nicht evaluiert werden kann. Vielmehr kann die Evaluation nur die tatsächliche Umsetzung von AjF in den Blick nehmen, also die Art und Weise, wie AjF sich derzeit den Ju-

gendlichen gegenüber präsentiert – nämlich weitgehend ohne die Umsetzung von Projektbausteinen.

Anlage und Durchführung der Erhebungen (Kapitel 3)

Erhebungsdesign (Abschnitt 3.1)

Die Wirkungsanalyse von AjF erfolgte durch die Befragung von Teilnehmern und Nichtteilnehmern am Programm in Form eines sog. quasi-experimentellen Prüf-/ Kontrollgruppendesigns mit Messwiederholung, die Erhebung eines Datenblatts zu jedem Aktionstag, die Befragung der im Programm tätigen, ehrenamtlichen Mitwirkenden an AjF sowie die teilnehmende Beobachtung an 14 AjF-Verkehrssicherheitstagen.

Mit der Kontrastierung von Programmteilnehmern („Prüfgruppe“) mit Personen, die im Beobachtungszeitraum an keinem AjF-Aktionstag teilgenommen haben („Kontrollgruppe“), im Rahmen einer Befragungsstudie, soll sichergestellt werden, dass etwaige Einstellungs- oder Verhaltensänderungen in der Prüfgruppe auch tatsächlich auf die Teilnahme an AjF zurückgeführt werden können und nicht z. B. durch einen allgemeinen Trend hervorgerufen werden. Hierzu kam eine längsschnittliche Betrachtung mit mehreren Messzeitpunkten zum Einsatz. Mitglieder der Prüfgruppe wurden drei Mal befragt (Basisbefragung t_0 vor dem Aktionstag, erste Nachbefragung t_1 etwa zwei Wochen und zweite Nachbefragung t_2 etwa zwei Monate nach dem Verkehrssicherheitstag), Kontrollgruppenangehörige zwei Mal (mit einem Abstand von etwa zwei Monaten, t_0 und t_2).

Die Befragung der ehrenamtlichen Umsetzer diente zur Abschätzung der Umsetzungstreue von AjF und der subjektiven Einschätzung des Zielgruppenprogramms durch die im Programm tätigen Ehrenamtlichen. Darüber hinaus wurden die Erhebung des „Datenblatt Aktionstag“ und die teilnehmenden Beobachtungen ebenfalls zur Exploration der Umsetzungstreue von AjF herangezogen.

Erhebungsunterlagen und Fragenprogramm (Abschnitt 3.2)

Die Basisbefragung (t_0) der Teilnehmer an AjF umfasst Fragen zu soziodemographischen Merkmalen, dem Informationsverhalten zu Themen der Verkehrssicherheit, dem Verhalten im Straßenverkehr und verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungen.

Die erste Nachbefragung (t_1) befasst sich insbesondere mit der formativen Evaluation der Veranstaltung. Die Umsetzungstreue wird durch Fragen zu Angebot und Nutzung von Aktionselementen und Projektbausteinen am Verkehrssicherheitstag gemessen. Darüber hinaus werden Fragen aus der Basisbefragung wiederholt, um etwaige kurzfristige Einstellungs- und Verhaltensänderungen aufzudecken.

Die zweite Nachbefragung der Prüfgruppe bzw. die Nachbefragung der Kontrollgruppe (t_2) beinhalten hauptsächlich Wiederholungen der Fragestellungen zu verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungen und Verhaltensweisen aus der Basisbefragung zur Messung langfristiger Einstellungs- und Verhaltensänderungen.

Mit der AjF-Umsetzerbefragung werden Eckdaten der ehrenamtlichen Tätigkeit erhoben und es wird eruiert, inwieweit das Programm AjF sowie dessen einzelne Bestandteile von den Mitwirkenden als angemessen für die Ansprache und Sensibilisierung von Jugendlichen und jungen Erwachsenen gehalten werden. Auch die Kommunikation mit dem Umsetzerverband wird ausführlich thematisiert.

Mit dem „Datenblatt Aktionstag“ werden strukturelle und inhaltliche Eckdaten der im Beobachtungszeitraum durchgeführten Aktionstage abgebildet.

Für die teilnehmenden Beobachtungen wurde ein Leitfaden erstellt, der nach den wesentlichen Charakteristika der Veranstaltungen gegliedert ist.

Verlauf der Feldphase (Abschnitt 3.3)

Insgesamt kann zum Verlauf der Feldphase der Befragungsstudie ein weitgehend positives Fazit gezogen werden. So konnten von Mai bis einschließlich September 2017 an 92 allgemein- und berufsbildenden Schulen, an denen im Beobachtungszeitraum ein AjF-Aktionstag stattgefunden hat, 2.794 Jugendliche und junge Erwachsene für die Teilnahme an der Online-Basisbefragung der Prüfgruppe gewonnen werden. Weitere 691 Jugendliche der Prüfgruppe füllten den Basis-Fragebogen in der Papierversion aus. Von 1.954 Befragten der Basisbefragung in der Prüfgruppe, die Kontaktdaten bereitgestellt hatten, konnten 649 Jugendliche und junge Erwachsene zur Teilnahme an der ersten Nachbefragung motiviert werden. An der zweiten Nachbefragung nahmen 510 Prüfgruppenangehörige teil.

Für die Kontrollgruppe liegen zum Zeitpunkt t_0 1.733 auswertbare Fragebogen vor. Die Nachbefragung der Kontrollgruppe umfasst 446 Personen.

Insgesamt wurden von Januar bis September 2017 360 AjF-Aktionstage von 161 Personen im gesamten Bundesgebiet beantragt. Von diesen erreichten den Forschungsnehmer 190 Datenblätter.

An der Befragung der AjF-Umsetzer nahmen 270 Ehrenamtliche teil.

Zwar konnten die angestrebten Stichprobenumfänge für die Befragung von Prüf- und Kontrollgruppe nicht vollumfänglich erreicht werden. Trotzdem verbleibt für die Analyse der Teilnehmer und Nichtteilnehmer an AjF-Aktionstagen eine ausreichend große Anzahl von Befragten, um kleine bis mittlere, in der Grundgesamtheit auftretende Effekte mithilfe der gezogenen Stichproben zu identifizieren. Zudem wird die quantitative Analyse der Befragungsergebnisse von Prüf- und Kontrollgruppe durch eine Reihe zusätzlicher empirischer Informationen flankiert, die durch das „Datenblatt Aktionstag“, die AjF-Umsetzerbefragung und die teilnehmenden Beobachtungen an AjF-Aktionstagen generiert wurden.

Anmerkungen zur Datenanalyse (Abschnitt 3.4)

Bei den Vergleichen von Prüf- und Kontrollgruppe unter den Jugendlichen und jungen Erwachsenen kommen multivariate Verfahren zum Einsatz. Diese erlauben die Konstanzhaltung von Merkmalen der Befragten, denen ein Zusammenhang mit den verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungen und Verhaltensweisen der Teilnehmer und Nichtteilnehmer an AjF unterstellt werden kann. Somit können signifikante Unterschiede zwischen Prüf- und Kontrollgruppe plausibel auf die Programmteilnahme zurückgeführt werden.

Selektivitätsanalyse (Kapitel 4)

Soziodemographie (Abschnitt 4.1)

Informationen zur Soziodemographie oder zur Verkehrsteilnahme der Grundgesamtheit der durch AjF erreichten Jugendlichen und jungen Erwachsenen liegen nicht vor. Deshalb kann die Evaluationsstichprobe der Teilnehmer an AjF-Aktionstagen nicht mit einschlägigen Merkmalen der Grundgesamtheit verglichen werden.

Im Vergleich zwischen Prüf- und Kontrollgruppe zeigen sich hinsichtlich der Befunde zur Soziodemographie, dass die Befragten der Prüfgruppe im Vergleich zur Kontrollgruppe durchschnittlich etwas jünger sind. Weiterhin stellen in der Prüfgruppe junge Männer die Mehrheit, während sich die Kontrollgruppe mehrheitlich aus Angehörigen des weiblichen Geschlechts zusammensetzt. Das hö-

here Lebensalter der Befragten in der Kontrollgruppe schlägt sich auch in einem höheren Anteil an Auszubildenden sowie – im Falle der Schüler – in einer höheren durchschnittlichen Klassenstufe, die die Jugendlichen besuchen, nieder. Hinsichtlich des Ausbildungsjahrs zeigen sich für diejenigen Befragten, die sich in einer Berufsausbildung befinden, keine signifikanten Unterschiede zwischen den Untersuchungsgruppen. Angehörige der Kontrollgruppe streben – im Vergleich zu Teilnehmern an AjF-Aktionstagen – öfter das (Fach-)Abitur an oder haben dieses bereits erworben. In der Prüfgruppe zeigen sich dagegen im Vergleich mit Nichtteilnehmern an AjF höhere Anteile an Befragten, die die Mittlere Reife besitzen oder anstreben. Die regionale Verortung der befragten Jugendlichen und jungen Erwachsenen spiegelt das unterschiedliche Erhebungsdesign für die Prüf- und Kontrollgruppe wider, so dass sich in letzterer beinahe ausschließlich Befragte aus Sachsen-Anhalt und Nordrhein-Westfalen befinden. Der Anteil an Personen, die eine Schule in den neuen Bundesländern besuchen bzw. dort wohnhaft sind, ist in der Prüfgruppe deutlich stärker ausgeprägt. Verglichen mit den Nichtteilnehmern berichten Personen, die einen AjF-Aktionstag besucht haben, seltener, eine andere als die deutsche Staatsangehörigkeit zu besitzen und in der Familie hauptsächlich eine andere Sprache als deutsch zu sprechen.

Status der Verkehrsteilnahme (Abschnitt 4.2)

In Prüf- und Kontrollgruppe besitzt jeweils etwas mehr als die Hälfte der Befragten zum Zeitpunkt der Basisbefragung bereits eine gültige Fahrerlaubnis. Mit Abstand am weitesten verbreitet ist hierbei eine Fahrerlaubnis der Klasse BF17 oder B. Bezüglich eines Fahrerlaubnisbesitzes allgemein gibt es zwar keinen signifikanten Unterschied zwischen den Untersuchungsgruppen. In der Kontrollgruppe besitzen aber signifikant mehr Befragte einen Pkw-Führerschein, während Prüfgruppenbefragte häufiger eine Fahrerlaubnis der Klasse AM15 / AM oder A1 vorweisen können.

Etwa einer von fünf Befragten absolviert zum Befragungszeitpunkt gerade eine Fahrausbildung. Diejenigen Personen in Prüf- und Kontrollgruppe, die bereits eine Fahrerlaubnis erworben haben, unterscheiden sich nicht signifikant hinsichtlich der Häufigkeit ihrer Pkw-Nutzung, allerdings haben Teilnehmer an AjF durchschnittlich bereits eine höhere Fahrleistung mit dem Auto erbracht als Nichtteilnehmer. Die Nutzung motorisierter Zweiräder ist in der Prüfgruppe hinsichtlich ihrer Häufigkeit weiter verbreitet als in der Kontrollgruppe.

Darüber hinaus berichten Befragte der Prüfgruppe eine höhere durchschnittlich bereits erbrachte Fahrleistung mit motorisierten Zweirädern als die Kontrollgruppe.

Informierung über Verkehrssicherheit (Abschnitt 4.3)

Der Anteil der Personen, die sich in den letzten zwölf Monaten aktiv über Verkehrssicherheit informiert haben, umfasst über beide Untersuchungsgruppen hinweg etwa sechs von zehn Befragten. Die geringfügigen Unterschiede zwischen Prüf- und Kontrollgruppe sind allerdings statistisch signifikant. Zur Information werden am häufigsten Gespräche mit Fahrlehrern bzw. Experten, den Eltern oder anderen Jugendlichen genutzt. In der Kontrollgruppe hat etwa einer von fünf Befragten schon einmal einen Aktionstag zum Thema Verkehrssicherheit besucht.

Überlegungen zum Vergleich von Prüf- und Kontrollgruppe (Abschnitt 4.4)

Die statistischen Analysen der Programmevaluation berücksichtigen die erwähnten Subgruppenunterschiede aus den Abschnitten 4.1 bis 4.3 insofern, als sie die Einflüsse von Merkmalen der Befragten, die sich im Zuge der Analyse von Soziodemographie, Status der Verkehrsteilnahme und Informationsverhalten als zwischen den Untersuchungsgruppen statistisch signifikant verschieden erwiesen haben, konstant halten.

Grundlegende Einstellungen zum Verkehr und zu motorisierter Mobilität (Abschnitt 4.5)

Zwischen Prüf- und Kontrollgruppe zeigen sich zum Zeitpunkt der Basisbefragung keine signifikanten Unterschiede hinsichtlich ihrer Normorientierung, der Ausprägtheit von Extramotiven der Verkehrsteilnahme oder den erwarteten Konsequenzen Anderer, bei Fehlverhalten hinsichtlich überhöhter Geschwindigkeit.

Da sich Prüf- und Kontrollgruppe in Bezug auf ihre Normorientierung, die Extramotive ihrer Verkehrsteilnahme und die Einschätzung ihres Freundeskreises nicht signifikant voneinander unterscheiden, wird auf die konstant gehaltene Einbeziehung dieser Merkmale in die vergleichenden Betrachtungen von Prüf- und Kontrollgruppe verzichtet.

Mithilfe der multivariaten Betrachtungen konnten für diese Merkmale jedoch beträchtliche Unterschiede zwischen soziodemographischen Sub-

gruppen der befragten Teilnehmer und Nichtteilnehmer an AjF zutage gefördert werden. Zusammenfassend kann an dieser Stelle festgehalten werden, dass sich die bereits bekannte, besondere Gefährdung von jungen Fahranfängern, Personen männlichen Geschlechts, Jugendlichen, die sich in einer Berufsausbildung befinden, Befragten mit (eher) geringer Schulbildung und jungen Fahrern mit Migrationshintergrund (vgl. FUNK et al. 2012: 231ff) auch in der vorliegenden Untersuchung bestätigt.

AjF-Ziel: Adäquatere Selbsteinschätzung (Kapitel 5)

Einschätzung der eigenen Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung, -vermeidung und -bewältigung (Abschnitt 5.1)

Die befragten Jugendlichen und jungen Erwachsenen bewerten ihre Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung, -vermeidung und -bewältigung zum Zeitpunkt der Basisbefragung im Durchschnitt als „gut“. Hinsichtlich dieser Einschätzungen können anhand der vorgenommenen Analysen zum Zeitpunkt t_0 keine signifikanten Unterschiede zwischen Prüf- und Kontrollgruppe festgestellt werden. Es zeigt sich jedoch, dass Männer, ältere Befragte, Jugendliche in Berufsausbildung und solche mit Migrationshintergrund sowie regelmäßige Nutzer von Pkw und motorisierten Zweirädern eine – teils deutlich – bessere subjektive Einschätzung ihrer Fähigkeiten vornehmen als ihre jeweiligen Vergleichsgruppen. Ob es sich hierbei um eine Überschätzung der eigenen Fähigkeiten handelt oder diese Personengruppen auch objektiv tatsächlich bessere Fähigkeiten aufweisen, muss an dieser Stelle offen bleiben.

In der Prüfgruppe ist nur eine vereinzelte, kurzfristige Veränderung der Selbsteinschätzung der eigenen Fähigkeiten zur Gefahrenvermeidung zu erkennen. Dabei wird die eigene Fähigkeit zur Vermeidung von Gefahrensituationen zum Zeitpunkt t_1 der ersten Nachbefragung besser eingeschätzt als noch zum Zeitpunkt t_0 .

Der Vergleich von Prüf- und Kontrollgruppe in Bezug auf die langfristige Entwicklung der Einschätzung der eigenen Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung, -vermeidung und -bewältigung offenbart, dass in zwei von vier betrachteten Items eine zwischen den Untersuchungsgruppen signifikant unterschiedliche Entwicklung eintritt. Hierbei ist zu beobachten, dass die Fähigkeit zur Vermeidung von Gefahrensituationen in der Prüfgruppe zum Zeitpunkt t_2 etwas besser bewertet wird als zum Zeitpunkt t_0 , während in der Kontrollgruppe das

Gegenteil der Fall ist. Zudem besteht ein verallgemeinerbarer Zusammenhang zwischen der Zugehörigkeit zu einer der Untersuchungsgruppen und der langfristigen Entwicklung der Einschätzung der eigenen Fähigkeiten zur Erkennung kritischer Verkehrssituationen. Hierbei ist in der Prüfgruppe eine abnehmende und in der Kontrollgruppe eine zunehmende Tendenz der Skalenwerte zu erkennen.

Bezüglich der Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung und -vermeidung zeigt sich also sowohl kurz- als auch langfristig nur teilweise ein Effekt des Veranstaltungsbesuchs. In den subjektiven Selbstreports der Befragten hinsichtlich der eigenen Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung, -vermeidung und -bewältigung unterscheiden sich Prüf- und Kontrollgruppe zudem nicht signifikant voneinander.

Zutrauen in die eigenen Fahrfertigkeiten (Abschnitt 5.2)

Die Angaben zum Zutrauen in die eigenen Fahrfertigkeiten zum Zeitpunkt t_0 offenbaren, dass die Befragten großen Respekt vor dem Fahren unter Alkoholeinfluss, dem Überholen auf dicht befahrenen Landstraßen und der Benutzung des Handys bzw. Smartphones während der Fahrt zeigen. Das Fahren bei lauter Musik, von langen Strecken am Stück sowie mit gut gelaunten Freunden als Mitfahrern erscheint den Jugendlichen in Prüf- und Kontrollgruppe dagegen eher weniger problematisch. Der letztgenannte Punkt könnte ein Hinweis darauf sein, dass das Thema Ablenkung unter den Jugendlichen und jungen Erwachsenen nicht allzu präsent ist. Damit erscheint die Aufnahme des Themas „Ablenkung“ als Schwerpunkt bzw. Thema im Fokus im Jahr 2017 (vgl. DVW 2017b, DVW 2017c) als gerechtfertigt. Wie bereits im Fall der Einschätzung der eigenen Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung, -vermeidung und -bewältigung unterscheiden sich Prüf- und Kontrollgruppe zum Zeitpunkt der Basisbefragung auch hinsichtlich ihres Zutrauens in die eigenen Fahrfertigkeiten in potenziell kritischen Verkehrssituationen nicht signifikant voneinander.

Allerdings fördert die multivariate Analyse zum Zeitpunkt t_0 eine ganze Reihe von signifikanten Unterschieden zwischen den relevanten Subgruppen der Befragten zutage. Hierbei tun sich junge Männer, Jugendliche, die regelmäßig einen Pkw oder ein motorisiertes Zweirad fahren, ältere Befragte und Auszubildende durch ein besonders hohes Zutrauen in die eigenen Fahrfertigkeiten hervor.

In der Prüfgruppe führt die Teilnahme an AjF kurzfristig nicht zu einer zurückhaltenderen Bewertung

der eigenen Fahrfertigkeiten. Vielmehr trauen sich die Jugendlichen und jungen Erwachsenen nach der Teilnahme am Aktionstag das Fahren nach Alkoholkonsum eher zu als zuvor. Das beobachtete Ansteigen des Zutrauens einer Fahrsituation und damit der Handlungskompetenzerwartung kann zwei Gründe haben. Aufgrund einer durchgeführten Übung kann sich zum einen die subjektiv wahrgenommene Kompetenz der Person in der beschriebenen Situation erhöht haben. Und zum anderen kann die Situation im Zeitverlauf als weniger schwierig wahrgenommen werden (vgl. HOLTE et al. 2014: 21). Aufgrund der intensiven Beschäftigung mit dem Thema Alkohol im Rahmen von AjF (z. B. beim Rauschbrillenparcours und den Fahr simulatoren sowie in den Projektbausteinen „Alkohol / Designierter Fahrer“ und „Drogen“) erscheint es durchaus plausibel, dass sich die Jugendlichen nach dem AjF-Besuch hinsichtlich des Fahrens nach Alkoholkonsum „kompetenter“ fühlen bzw. diese Situation als weniger schwierig einschätzen. Allerdings handelt es sich beim Fahren unter Alkoholeinfluss nicht um eine Situation, in der die Fahrkompetenz durch „praktische Übung“ verbessert werden kann, weil dabei aus physiologischen Gründen Einschränkungen der Fahrtauglichkeit entstehen. Deshalb muss der Befund des Zutrauens des Fahrens nach Alkoholkonsum als Misserfolg des Programms gewertet werden.

Auch in der langfristigen Perspektive zwischen Basisbefragung und zweiter Nachbefragung kann anhand der quantitativen Analysen kein substanzieller Einfluss von AjF auf das Zutrauen der Befragten in die eigenen Fahrfertigkeiten festgestellt werden: Die Entwicklung in Prüf- und Kontrollgruppe unterscheidet sich lediglich für eines der elf betrachteten Items signifikant, und auch dieser Befund beruht maßgeblich auf einem deutlich größeren Zutrauen in der Kontrollgruppe zum Zeitpunkt t_2 .

Allerdings nehmen die AjF-Teilnehmer selbst durchaus Veränderungen durch die Programmteilnahme wahr. Dies äußert sich in deutlich größeren Anteilen an AjF-Teilnehmern als in der Kontrollgruppe, die zum Zeitpunkt t_2 angeben, nun ein geringeres Zutrauen in die eigenen Fahrfertigkeiten in potenziell kritischen Verkehrssituationen zu verspüren.

AjF-Ziel: Gefahrensensibilisierung (Kapitel 6)

Gefährdungseinschätzung potentiell kritischer Fahrsituationen (Abschnitt 6.1)

Die Befunde zur Gefahrensensibilisierung legen nahe, dass das Fahren nach Alkoholkonsum, mit

einem technisch mangelhaften Fahrzeug, auf dem motorisierten Zweirad ohne Helm sowie während der Benutzung eines Handys bzw. Smartphones von den Befragten schon zum Zeitpunkt der ersten Befragung als hoch problematisch angesehen wird. Am anderen Ende der Skala finden sich die Fahrsituationen auf Landstraßen, bei Dunkelheit, auf dem motorisierten Zweirad tagsüber ohne Licht und das Fahren in der Gruppe.

Zum Zeitpunkt t_0 bestehen signifikante Unterschiede zwischen den Untersuchungsgruppen hinsichtlich der Gefahrenwahrnehmung: Angehörige der Prüfgruppe schätzen das Fahren auf dem motorisierten Zweirad tagsüber ohne Licht als gefährlicher, die Nutzung eines technisch mangelhaften Fahrzeugs dagegen als weniger problematisch ein, als die Kontrollgruppe.

Unter den relevanten Subgruppen der Befragten grenzen sich zum Zeitpunkt t_0 insbesondere Jugendliche, die eine Fahrausbildung absolvieren, sowie Frauen durch eine erhöhte Sensibilität für potenziell kritische Fahrsituationen von ihren jeweiligen Vergleichsgruppen ab.

In zehn der 17 betrachteten Items und damit für mehr als die Hälfte der vorgelegten Fahrsituationen erhöht sich die Gefährdungseinschätzung in der Prüfgruppe zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_1 signifikant. Im Fall der Gefährdungseinschätzung kann somit kurzfristig eine erfolgreiche Sensibilisierung der Befragten durch die Teilnahme an AjF unterstellt werden.

In der langfristigen Betrachtung zwischen Basisbefragung und zweiter Nachbefragung können in der Prüfgruppe für acht der 17 betrachteten Items signifikante Erhöhungen der angegebenen Gefährdungseinschätzungen berichtet werden. Allerdings heben sich AjF-Teilnehmer lediglich in zwei von 17 Fällen durch eine positivere Entwicklung von den Nichtteilnehmern ab. In einem weiteren Fall entwickelt sich die Kontrollgruppe stärker als die Prüfgruppe hin zu einer stärker ausgeprägten Gefahrenwahrnehmung.

Allerdings berichten die Angehörigen der Prüfgruppe in ihren subjektiven Selbstberichten zum Zeitpunkt t_2 deutlich häufiger als die Kontrollgruppe, „einige“ oder „viele“ der vorgelegten Verkehrssituationen aufgrund des AjF-Besuchs als gefährlicher wahrzunehmen. Insofern kann AjF auf Basis der subjektiv wahrgenommenen Veränderungen auch eine langfristige Sensibilisierung der Teilnehmer für mögliche Gefahren im Straßenverkehr bescheinigt werden.

Einstellungen zur Normeinhaltung (Abschnitt 6.2)

Bezüglich der Einstellungen zur Normeinhaltung können folgende Befunde festgehalten werden: Zum Zeitpunkt t_0 bestehen keine signifikanten Unterschiede zwischen Teilnehmern und Nichtteilnehmern an AjF hinsichtlich ihrer Einstellungen zur Normeinhaltung im Straßenverkehr. Allerdings zeigt sich eine ganze Reihe von Subgruppenunterschieden in den beiden Untersuchungsgruppen, bei der junge Männer und Jugendliche, die sich in einer Berufsausbildung befinden, als besonders verkehrunsicher hervorstechen. Außerdem heben sich Befragte aus den neuen Bundesländern und solche, die sich in einer Fahrausbildung befinden, teilweise durch positivere Einstellungen zur Verkehrssicherheit von ihren jeweiligen Vergleichsgruppen ab.

In der zeitlichen Entwicklung der Einstellungen zur Normeinhaltung zeigen sich kurzfristig keine signifikanten Effekte in der Prüfgruppe, die auf eine Sensibilisierung durch den AjF-Aktionstag hindeuten. Vielmehr kann für innerörtliche Geschwindigkeitsübertretungen sowie die Anpassung der Geschwindigkeit bei Nässe kurzfristig sogar eine Veränderung hin zu einer sorgloseren Einstellung zur Normeinhaltung und damit eine zur AjF-Zielsetzung der Gefahrensensibilisierung konträre Entwicklung in der Prüfgruppe nachgewiesen werden.

Auch in der langfristigen Entwicklung kann AjF nur ein eingeschränkter Einfluss auf die Einstellungen der Befragten zugesprochen werden: So sind zwar in zwei der neun betrachteten Items Veränderungen in der Prüfgruppe zu beobachten, die im Vergleich mit der Kontrollgruppe eine positivere Entwicklung der AjF-Teilnehmer im Hinblick auf ihre Einstellungen zur Normeinhaltung nahelegen. Allerdings beruht dieser Befund in einem Fall auf einer signifikanten Zunahme der Zustimmungswerte in der Kontrollgruppe, der lediglich eine Tendenz zu einer geringeren Zustimmung in der Prüfgruppe gegenübersteht. Und auch im zweiten Item, für das sich die Entwicklung der AjF-Teilnehmer signifikant von der Entwicklung der Nichtteilnehmer abhebt, kann keine signifikante Verbesserung der Prüfgruppe berichtet werden.

Im Gegensatz zur item-basierten Analyse stehen die Angaben der Befragten zu von ihnen subjektiv wahrgenommenen Veränderungen hinsichtlich der Einstellungen zur Normeinhaltung. Solche Veränderungen berichtet beinahe jeder dritte Prüfgruppenangehörige mit Bezug auf den AjF-Besuch, während dies in der Kontrollgruppe lediglich für etwas mehr als einen von zehn Befragten zutrifft. Hierbei wird von den Jugendlichen und jungen Er-

wachsenen am häufigsten eine erhöhte Aufmerksamkeit im Straßenverkehr und / oder eine veränderte Fahrweise infolge des Aktionstages geäußert.

AjF-Ziel: Sicheres Verhalten im Straßenverkehr (Kapitel 7)

Allgemeines Verkehrsverhalten (Abschnitt 7.1)

Nach den Angaben der Befragten legen diese weit überwiegend ein sicherheitsbewusstes allgemeines Verkehrsverhalten an den Tag. Zwischen Prüf- und Kontrollgruppe zeigen sich dabei zum Zeitpunkt t_0 drei signifikante Unterschiede. Diese besagen, dass AjF-Teilnehmer bereits vor der erfolgten Intervention langsamer an Kreuzungen heranzufahren als die Nichtteilnehmer. Außerdem hält die Prüfgruppe im Vergleich mit der Kontrollgruppe häufiger den Abstand und die Geschwindigkeit ein, um nicht aufzufahren, und überlegt sich einen Überholvorgang häufiger genau.

Es zeigen sich außerdem zahlreiche, verallgemeinerbare Unterschiede zwischen den relevanten Subgruppen der Befragten. Hierbei stechen insbesondere Männer, ältere Befragte, Auszubildende und regelmäßige Nutzer motorisierter Zweiräder mit der Verkehrssicherheit abträglichem Verhalten hervor.

In der kurzfristigen Betrachtung können in der Prüfgruppe für drei von 13 Verhaltensweisen Abnahmen im verkehrssicheren Verhalten festgestellt werden. Eine Veränderung hin zu einem höheren Sicherheitsbewusstsein, die sich auch in den Angaben der Befragten niederschlägt, lässt sich dagegen nicht nachweisen.

Auch in der langfristigen Betrachtung treten ausschließlich solche signifikanten Effekte innerhalb der Untersuchungsgruppen auf, die in Richtung einer selteneren Umsetzung verkehrssicheren Verhaltens der Befragten deuten. Die Entwicklungen von Prüf- und Kontrollgruppe unterscheiden sich dabei lediglich in einem Fall signifikant voneinander, so dass dem betrachteten Zielgruppenprogramm kein nennenswerter, langfristiger Einfluss auf das allgemeine Verkehrsverhalten der Befragten zugesprochen werden kann. Allerdings bleibt anzumerken, dass bei vielen Items bereits in der Basisbefragung sehr weit verbreitet umgesetztes verkehrssicheres Verhalten berichtet wurde, das kaum Raum für weitere Verbesserungen ließ (sog. „Deckeneffekt“).

Ein positives Bild der Programmwirkung ergibt sich durch die Betrachtung der subjektiv wahrgenommenen Veränderungen unter den Befragten hin-

sichtlich ihres allgemeinen Verkehrsverhaltens: Von der Prüfgruppe werden zum Zeitpunkt t_2 annähernd doppelt so häufig verkehrssicherheitsförderliche Verhaltensänderungen berichtet – und explizit auf den AjF-Besuch zurückgeführt – wie in der Kontrollgruppe. Der Großteil der Freitexte bezieht sich hierbei auf eine im Vergleich zur Basisbefragung aufmerksamere, vorsichtigerere oder allgemein sicherere Fahrweise.

Fehlverhaltensweisen in den letzten zwei Wochen (Abschnitt 7.2)

In Bezug auf berichtete Fehlverhaltensweisen im Zeitraum von zwei Wochen vor der Befragung zeigen sich zum Zeitpunkt t_0 keine signifikanten Unterschiede zwischen Prüf- und Kontrollgruppe. Die durchschnittliche Anzahl der berichteten Verkehrsvergehen über beide Untersuchungsgruppen hinweg erscheint jedoch relativ hoch. Dabei handelt es sich insbesondere auch um solche Aspekte, die im Zusammenhang mit dem Schwerpunktthema „Regelkonformität und Geschwindigkeit“ (Überschreitung des Tempolimits um mehr als 10 km/h, Fahren nach Alkoholkonsum, dichtes Auffahren etc.) stehen.

Männliche junge Fahrer, ältere Befragte, Personen, die sich in einer Berufsausbildung befinden, und regelmäßige Nutzer von Pkw und motorisierten Zweirädern geben dabei alle oder fast alle beschriebenen Fehlverhaltensweisen häufiger an als ihre jeweiligen Vergleichsgruppen.

In der kurzfristigen Betrachtung der Entwicklung zwischen der Basisbefragung und der ersten Nachbefragung hinsichtlich Fehlverhaltensweisen in den letzten zwei Wochen ergeben sich keine signifikanten Erhöhungen oder Verringerungen mit Bezug auf die durchschnittliche Anzahl berichteter Fehlverhaltensweisen in der Prüfgruppe.

Dieser Befund bestätigt sich auch im Vergleich der Zeitpunkte t_0 und t_2 , der erneut kein signifikantes Ergebnis für die Prüfgruppe zutage fördert. Allerdings unterscheidet sich die Entwicklung der AjF-Teilnehmer im Fall des Fahrens mit überhöhter Geschwindigkeit signifikant von derjenigen in der Kontrollgruppe, die einen Zuwachs des beschriebenen Verhaltens verzeichnet. Somit muss es als Erfolg der Programmteilnahme gewertet werden, dass die berichtete Häufigkeit der Überschreitung des Tempolimits unter den AjF-Teilnehmern im Zeitverlauf zumindest eine abnehmende Tendenz zeigt.

Allgemeine Veränderungen verkehrssicherheitsrelevanter Einstellungen und Verhaltensweisen (Abschnitt 7.3)

Bei der Betrachtung der selbst berichteten kurzfristigen allgemeinen Verhaltens- oder Einstellungsänderungen zeigt sich, dass über die Hälfte der Befragten eine Veränderung kurz nach dem Aktionstag plant oder bereits umgesetzt hat. Im Vordergrund stehen dabei das aufmerksamere bzw. sicherere und vorsichtigere Fahren. Langfristig berichtet die Prüfgruppe außerdem signifikant häufiger von Änderungen ihrer verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungen und Verhaltensweisen als die Kontrollgruppe. Am häufigsten wird hierbei das Thema Alkohol und Drogen am Steuer aufgegriffen.

Umsetzungstreue (Kapitel 8)

Charakterisierung der AjF-Aktionstage im Beobachtungszeitraum (Abschnitt 8.1)

Bei den Aktionstagen in der Stichprobe der Evaluation tritt eine Ballung der beobachteten Häufigkeiten in den Monaten Mai, Juni und September auf. Dabei liegen Datenblätter aus dreizehn von sechzehn Bundesländern vor. Im Mittel dauern die betrachteten Veranstaltungen etwa sieben Stunden und an der Hälfte der Veranstaltungen nehmen, nach Schätzung der Verantwortlichen, weniger als 270 Personen teil. Dabei werden im Mittel sechs Ehrenamtliche der Verkehrswacht und drei externe Experten eingesetzt.

Beinahe die Hälfte der Aktionstage in der Stichprobe findet auf dem Gelände einer allgemein- oder berufsbildenden Schule statt. Dabei berichten mehr als zwei Drittel der Antragsteller einen fest strukturierten Ablauf, bei dem die Schüler die einzelnen Stationen im Klassenverband durchlaufen.

Aktionselemente (Abschnitt 8.2)

Durchschnittlich stehen den Teilnehmern laut eigener Aussage an den von ihnen besuchten Aktionstagen fünf Aktionselemente zur Verfügung. Am weitesten verbreitet sind hierbei der Rauschbrillenparcours, der Überschlagsimulator, der Pkw-Fahrsimulator sowie der Reaktionstest.

Auch die AjF-Antragsteller geben im „Datenblatt Aktionstag“ im Durchschnitt fünf verschiedene Aktionselemente pro Aktionstag an. Die Verbreitung der einzelnen Aktionselemente deckt sich hierbei gut mit den Angaben der Teilnehmer: Auch laut „Datenblatt Aktionstag“ kommen der Rauschbrillenparcours, der Reaktionstest und der Pkw-Fahr-

simulator am häufigsten zum Einsatz. Außerdem berichten die Antragsteller auch von einer Reihe weiterer Angebote, worunter am häufigsten ein In-fostand der Verkehrswacht angeführt wird.

In der Umsetzerbefragung geben die Mitwirkenden von AjF an, üblicherweise etwas mehr als vier verschiedene Aktionselemente zu betreuen. Am häufigsten handelt es sich hierbei erneut um den Rauschbrillenparcours, den Reaktionstest und / oder den Pkw-Fahrsimulator. Insgesamt ergibt sich aus den verschiedenen Datenquellen ein konsistentes Bild hinsichtlich der Verbreitung der bei AjF eingesetzten Aktionselemente.

Besonders häufig werden von den AjF-Teilnehmern die Angebote des Reaktionstests und des Rauschbrillenparcours genutzt. Der Überschlag- und der Bremssimulator sowie der Sehtest werden von etwa sechs von zehn Jugendlichen absolviert. Etwa die Hälfte der befragten Teilnehmer probiert zudem den Pkw-Fahrsimulator und / oder den Gurtschlitten aus.

Die Jugendlichen und jungen Erwachsenen bestätigen zu einem großen Teil, dass ihnen durch die Aktionselemente neue Inhalte zur Verkehrssicherheit vermittelt werden. Dieser Eindruck wird auch von den Ehrenamtlichen der Umsetzerbefragung geteilt, die weit überwiegend Lerneffekte unter den Teilnehmern feststellen.

Auch das Verhalten der Ehrenamtlichen hinsichtlich der Motivierung der Teilnehmer und insbesondere in Bezug auf die verständliche Erklärung der Aktionselemente wird von den Jugendlichen und jungen Erwachsenen gut bewertet. Den Teilnehmern bereitet es nach eigener Aussage außerdem große Freude, die Angebote am Aktionstag zu nutzen. Auch diese Einschätzungen werden von den Ehrenamtlichen der Umsetzerbefragung geteilt, die zur leichten Motivierung der Teilnehmer und deren Spaßempfinden ebenfalls weit überwiegend zustimmende Angaben machen.

Etwas zurückhaltender äußern sich sowohl die Teilnehmer als auch die Umsetzer dazu, ob die AjF-Aktionselemente die Jugendlichen und jungen Erwachsenen dazu veranlassen, ihre Einstellungen zur Verkehrssicherheit zu überdenken. Dennoch finden sich auch hier mehrheitlich zustimmende Angaben in beiden Befragungen. Das Gleiche gilt auch für die Anregung zu Verhaltensänderungen, wenngleich die Durchschnittswerte zu dieser Frage unter Teilnehmern und AjF-Umsetzern etwas geringer ausfallen als im Fall der infrage stehenden Einstellungsänderungen.

Auffällig ist zudem, dass der Überschlagsimulator und – mit Einschränkungen – die Unfalldemonstra-

tion von den Jugendlichen und jungen Erwachsenen hinsichtlich aller abgefragten Aspekte besser bewertet werden als die übrigen Aktionselemente. Für den Pkw- sowie den Motorradsimulator ist dagegen meist das Gegenteil der Fall. Vergleichsweise am schlechtesten wird hinsichtlich aller abgefragten Dimensionen der Sehtest bewertet.

Jugendliche, die den Gurtschlitten, den Motorrad oder den Überschlagsimulator selbst ausprobiert haben, stimmen signifikant stärker als bloße „Zuschauer“ der Aussage zu, etwas Neues über Verkehrssicherheit gelernt zu haben. Die Eigenaktivität führt zudem beim Gurtschlitten und beim Motorradsimulator häufiger zu einer signifikant stärker wahrgenommenen Anregung zu Einstellungs- und Verhaltensänderungen. Beim Rauschbrillenparcours trifft dies für aktive AjF-Besucher für Anregungen zu Einstellungsänderungen, und bei der Nutzung des Überschlagsimulators für Anregungen zu Verhaltensänderungen zu.

Schließlich bescheinigen sich die Ehrenamtlichen hinsichtlich der Betreuung der Aktionselemente mit wenigen Ausnahmen, deren Funktionsweise verständlich zu erklären, auf Fehler der Teilnehmer einzugehen und deren Erfahrungen beim Ausprobieren der Aktionselemente zu rekapitulieren. Allerdings müssen diesen Antworten Einflüsse der sozialen Erwünschtheit unterstellt werden.

Im Großen und Ganzen ergibt sich sowohl aus der Teilnehmer- als auch aus der Umsetzerebefragung ein mehrheitlich positives Bild der Umsetzungstreue bei der Betreuung von AjF-Aktionselementen.

Diskussionsrunden / Projektbausteine (Abschnitt 8.3)

53 Antragsteller behaupten, selbst Projektbausteine durchzuführen, und 39 Verantwortliche von Aktionstagen bestätigen, dass die Umsetzung von solchen Diskussionsrunden nach Vorgaben der DVW bei ihren Verkehrssicherheitstagen der Fall ist. Insgesamt werden, nach den Aussagen der Antragsteller, bei etwa sechs von zehn AjF-Veranstaltungen Projektbausteine nach den Vorgaben der DVW durchgeführt. Aufgrund der vorliegenden Auszählung der DVW (vgl. Tab. 2-1) können diese Angaben der AjF-Antragsteller und -Umsetzer nicht nachvollzogen werden. Die Antworten der AjF-Verantwortlichen und -Umsetzer zur Durchführungshäufigkeit von Projektbausteinen nach Vorgaben der DVW verweisen auf eine weit verbreitete Unkenntnis oder Unsicherheit hinsichtlich der Anforderungen an diese AjF-Programmbestandteile: So gehen die Angaben des „Datenblatt Akti-

onstag“ und der AjF-Umsetzer zu angeblich angebotenen bzw. durchgeführten Projektbausteinen weit über die bei der DVW abgerechnete Anzahl hinaus und erscheinen – in Kenntnis der tatsächlichen Umsetzungshäufigkeit – als unrealistisch.

Die Jugendlichen berichten, an etwas mehr bzw. etwas weniger als einem von drei Aktionstagen Diskussionen zu den Themen „Risikofaktor Mensch“, „Fahrzeugsicherheit / Unfallursachen“ und „Der Verkehrsunfall und seine Folgen“ angeboten bekommen zu haben. Die Diskussionsthemen „Alkohol / designierter Fahrer“ und „Drogen“ gibt sogar beinahe die Hälfte der Jugendlichen und jungen Erwachsenen als am Aktionstag angeboten an.

Aufgrund der gegenüber den Jugendlichen im Fragebogen verwendeten Bezeichnung dieser Programmbestandteile als „Diskussionsrunden“ und bei Kenntnis der tatsächlichen Umsetzungszahlen der Projektbausteine, kann es sich bei den von den Jugendlichen angesprochenen Angeboten lediglich um nicht näher charakterisierbare Diskussionen im Rahmen des AjF-Aktionstages, aber nicht um Projektbausteine nach den Vorgaben der DVW handeln.

Auffällig ist ferner, dass die Thematik „Alkohol / Designierter Fahrer“ von den Jugendlichen am häufigsten, von den Antragstellern und AjF-Umsetzern aber am seltensten benannt wird.

Zur Umsetzungstreue bei der Durchführung von Projektbausteinen ist zusammenfassend Folgendes festzuhalten:

- Einerseits behaupten die AjF-Antragsteller und angeblichen Durchführenden von Projektbausteinen, die dazu einschlägigen DVW-Vorgaben zu kennen (vgl. Abschnitt 8.3.3). Andererseits berichten diese Befragten deutlich häufiger die angebliche Umsetzung von Projektbausteinen (vgl. Tab. 8-7 und Bild 8-19), als dies nach den vorliegenden Abrechnungszahlen der DVW der Fall sein kann (vgl. Tab. 2-1). Sowohl die Jugendlichen als auch die Antragsteller suggerieren mit ihren Angaben Angebotshäufigkeiten von Projektbausteinen, die fern der Umsetzungsrealität von AjF liegen.
- Weit überwiegend berichten die Antragsteller bei der Umsetzung von Projektbausteinen eine „eher starke“ oder „sehr starke“ Orientierung an den Vorgaben und Beispielen der DVW. Lediglich 3,9 % der Antragsteller, die die Durchführung von Projektbausteinen berichten, geben eine eher „weniger starke“ oder „überhaupt keine“ Orientierung an den Vorgaben und Beispielen der DVW an. Die sich selbst als Umsetzer

von Projektbausteinen bezeichnenden Mitwirkenden äußern ebenfalls eine angeblich starke Anlehnung an die Vorgaben der DVW. Sowohl von den Antragstellern als auch von den Mitwirkenden wird also eine hohe Umsetzungstreue bei der Durchführung von Projektbausteinen behauptet.

- Eine ebenso hohe Umsetzungstreue äußern zwischen 73,8 % und 83,3 % der Antragsteller die nicht selbst Projektbausteine durchführen. Ebenso berichten zwischen 68,3 % und 78,6 % der AjF-Umsetzer, die behaupten, Projektbausteine selbst durchzuführen, von der Einhaltung der Vorgaben und der Nutzung der Beispiele der DVW zur Ausgestaltung von Projektbausteinen. Aufgrund der bereits festgestellten Defizite im Verständnis, ob ein Programmbestandteil als Projektbaustein im Sinne der DVW zu verstehen ist, muss allerdings angenommen werden, dass sich die Antragsteller und AjF-Umsetzer bei dieser Wertung letztlich auf unbestimmte Diskussionsrunden beziehen.
- Ihre Qualifikation zur Umsetzung von Projektbausteinen beziehen die AjF-Umsetzer, die nach eigenen Angaben solche Angebote leiten, mehrheitlich aus einer Moderatorenausbildung in einem anderen Zielgruppenprogramm oder einer Qualifikation in der Gesprächsführung, und zur Hälfte aus einem pädagogischen beruflichen Hintergrund. Als Methoden nutzen sie am häufigsten Gruppengespräche und Vorträge. Dabei kommen verbreitet PowerPoint-Präsentationen zum Einsatz.

Die besuchten Diskussionsrunden werden von den Jugendlichen und jungen Erwachsenen nichtsdestotrotz ausnehmend gut bewertet. Dabei werden insbesondere diejenigen Aspekte von den Befragten hervorgehoben, die einen Bezug zur fachlichen Kompetenz, der umfassenden Beantwortung von Teilnehmerfragen und der anschaulichen Vermittlung der Inhalte durch den Diskussionsleiter aufweisen. Bezüglich der Teilnehmermotivierung durch den Diskussionsleiter und der Vermittlung neuer Inhalte zur Verkehrssicherheit äußern sich die Jugendlichen nur wenig zurückhaltender. Auch der Anregung zu Einstellungs- oder Verhaltensänderungen stimmen die AjF-Teilnehmer weit überwiegend zu.

Die Ehrenamtlichen zeigen sich ebenfalls überwiegend optimistisch bezüglich des Erzielens von Lernerfolgen sowie der Herbeiführung von Einstellungs- oder Verhaltensänderungen aufseiten der Besucher der AjF-Aktionstage infolge der Teilnahme an Diskussionsrunden.

Die Befunde zur Bewertung der Diskussionsrunden / Projektbausteine stehen unter dem Vorbehalt, dass letztlich nicht klar ist, von welcher Art von Angebot dabei gesprochen wird, d. h. wie verbindlich, intensiv und strukturiert die Themen der Original-Projektbausteine in Diskussionsrunden auf AjF-Veranstaltungen behandelt werden.

Sowohl die Jugendlichen und jungen Erwachsenen als auch die ehrenamtlichen Umsetzer schreiben den Diskussionsrunden / Projektbausteinen, so wie sie diese erlebt haben, ein großes Potenzial für Einstellungs- und Verhaltensänderungen zu. Dabei ist zu bedenken, dass es sich bei den infrage stehenden häufiger durchgeführten Diskussionsrunden nicht um AjF-Projektbausteine im Sinne der DVW handeln kann. Da dem Forschungsnehmer zu diesen Veranstaltungen keinerlei Informationen vorliegen, können sie im Rahmen dieser Evaluation nicht begutachtet werden. Das bisher weitgehend ungenutzte Potenzial der didaktisch, methodisch und fachlich definierten Projektbausteine lässt sich bereits bei der Befassung mit den unspezifischen Diskussionsrunden absehen.

Weitere Angebote am Aktionstag und Kooperationspartner der Verkehrswachten (Abschnitt 8.4)

Nach den Angaben des „Datenblatt Aktionstag“ gab es bei sieben von zehn Aktionstagen in der Stichprobe neben Aktionselementen und Projektbausteinen auch noch zusätzliche Angebote für die Teilnehmer. Hier werden am häufigsten die Polizei, Rettungsdienste, die Feuerwehr sowie Institutionen der Sucht- / Drogenhilfe als beteiligte Akteure genannt.

Außerdem ist aus den Angaben der Umsetzerbefragung ersichtlich, dass die Verkehrswachten bei ihren Aktionstagen mit einer ganzen Reihe unterschiedlicher Kooperationspartner zusammenarbeiten. Darunter werden von den Ehrenamtlichen am häufigsten Polizei und Fahrlehrer genannt.

Behandelte Schwerpunktthemen (Abschnitt 8.5)

In Bezug auf die an den Aktionstagen behandelten Schwerpunktthemen steht nach Aussage der Teilnehmer das Thema „Alkohol / Drogen“, das von beinahe neun von zehn Befragten als behandelt gezeichnet wird, am stärksten im Fokus. Etwa acht von zehn Befragten geben außerdem an, dass an der von ihnen besuchten Veranstaltung das Thema „Risikoverhalten“ aufgegriffen wurde. Die Unterbereiche „Ablenkung“ und „Befolgung von Ver-

kehrsregeln und Geschwindigkeit“ spielen nach Aussage von etwas weniger als drei Viertel der Jugendlichen und jungen Erwachsenen am Aktionstag eine Rolle. Beinahe die Hälfte bzw. etwa vier von zehn Befragten haben außerdem die Themen „Rücksichtnahme gegenüber Rad Fahrenden“ und „Sichtbarkeit“ behandelt. Am seltensten wird an den Aktionstagen schließlich die Thematik des Begleiteten Fahrens aufgegriffen.

Betrachtet man ergänzend hierzu die Angaben des „Datenblatt Aktionstag“, so scheinen die von der DVW als Schwerpunktthemen des Jahres 2017 definierten Inhalte an den Aktionstagen weit überwiegend im Rahmen verschiedener Angebote an die Zielgruppe vermittelt zu werden. Besonders die Themen „Alkohol und Drogen“, „Ablenkung“, „Risikoverhalten“ und „Regelkonformität und Geschwindigkeit“ werden hierzu von den Antragstellern genannt. Dabei kommen am häufigsten die (Fahr-)Simulatoren sowie die Infostände der Verkehrswachten zum Einsatz. Widersprüchlich erscheint, dass die Umsetzer von AjF die Behandlung sämtlicher Themen deutlich häufiger berichten, als diese von den Jugendlichen und jungen Erwachsenen als am Aktionstag behandelt wahrgenommen werden.

Wahrnehmung der Teilnehmer durch die Ehrenamtlichen (Abschnitt 8.6)

Die Antragsteller nehmen die Teilnehmer an den Aktionstagen laut „Datenblatt Aktionstag“ als hochgradig aktiv, sehr interessiert und weit überwiegend wohlwollend wahr. Außerdem sprechen sie diesen durchschnittlich eine mittlere Informiertheit zu Themen der Verkehrssicherheit zu.

Globalbeurteilung durch die Teilnehmer und Anmerkungen zu positiven und negativen Aspekten der Veranstaltung (Abschnitt 8.7)

Global bewerten die AjF-Teilnehmer die von ihnen besuchten Aktionstage im Durchschnitt mit der Note „gut“. Der größte Anteil der Nennungen zu der Frage, was den Teilnehmern rückblickend am Aktionstag besonders gut gefallen hat, bezieht sich auf den Überschlagsimulator. Die AjF-Teilnehmer loben außerdem die praktischen Erfahrungen im Allgemeinen. Jeweils etwa einem Zehntel der Jugendlichen und jungen Erwachsenen sind weiterhin der Rauschbrillenparcours und/ oder die freundlichen Mitarbeiter an den Aktionselementen bzw. deren gute Erklärungen als besonders positiv in Erinnerung geblieben.

Bei der Frage, was ihnen rückblickend auf die Veranstaltung nicht gut gefallen hat, führen die Jugendlichen und jungen Erwachsenen am häufigsten das Zeitmanagement bzw. die fehlende Zeit an den einzelnen Aktionselementen an.

Bewertung der Umsetzungstreue

Insgesamt kann bezüglich verschiedener Aspekte der Umsetzungstreue Folgendes festgehalten werden:

➤ Themenauswahl:

In der Gesamtbeurteilung ist eine angemessene Themengewichtung nur teilweise zu bescheinigen. Zum einen werden zwar alle relevanten Aktionselemente im Rahmen von AjF auch tatsächlich umgesetzt. Zum anderen haben allerdings Projektbausteine in der Umsetzungsrealität nur vereinzelt einen Platz. Schwerpunktthemen der DVW werden zwar häufig an den Verkehrssicherheitstagen mit eingebaut, aus Sicht der Jugendlichen jedoch seltener als aus Sicht der Umsetzer. Eine Erklärung dafür könnte darin liegen, dass entweder die relevanten Botschaften der Schwerpunktthemen bei den Jugendlichen und jungen Erwachsenen nicht ankommen oder, dass beim Antwortverhalten der Veranstalter von Aktionstagen eine Verzerrung durch soziale Erwünschtheit vorliegt.

➤ Hinreichende Kommunikation verkehrssicherheitsrelevanter Botschaften und Darstellung von Problemlösungen:

Die AjF-Teilnehmer bewerten die Betreuung der Aktionselemente und die Umsetzung der Diskussionsrunden überwiegend positiv. Auch die AjF-Mitwirkenden selbst berichten von vorbildlichem Verhalten bezüglich der Betreuung von Aktionselementen und einer (eher) starken Orientierung an Vorgaben und Beispielen der DVW im Zusammenhang mit Projektbausteinen. Allerdings deuten viele Befunde darauf hin, dass die Definition dessen, was dabei als Projektbaustein aufgefasst und bewertet wird, häufig unklar ist. Bereits die Anzahl der wenigen bei der DVW abgerechneten Projektbausteine spricht gegen deren von den Jugendlichen und den Umsetzern behauptete weite Verbreitung. Außerdem lassen die teilnehmenden Beobachtungen den Schluss zu, dass die Art und Weise der Umsetzung eine große Bandbreite umfasst (vgl. Kapitel 9). Vor dem Hintergrund dieser skizzierten Probleme kann die hinreichende Kommunikation verkehrssi-

cherheitsrelevanter Botschaften und die Darstellung von Problemlösungen nicht eindeutig bescheinigt werden.

- Hinreichende Kompetenzen der Moderatoren und Umsetzer:

Die Mitwirkenden, die berichten, selbst Projektbausteine umzusetzen, berufen sich bezüglich ihrer Qualifikation hauptsächlich auf eine Moderatorenausbildung im Zuge anderer Zielgruppenprogramme, andere Qualifikationen in der Gesprächsführung und pädagogische Berufe bzw. einen anderen beruflichen Hintergrund. Inwiefern die Moderatorenausbildung im Rahmen anderer Zielgruppenprogramme dazu befähigt, bei AjF Projektbausteine umzusetzen, ist zu diskutieren. Denn bei „Kind und Verkehr“ und „Kinder im Straßenverkehr“ werden die Moderatoren beispielsweise zur Ansprache von vollkommen anderen Zielgruppen, wie Eltern, Erzieherinnen oder Kleinkindern, ausgebildet.

Bisher fehlt eine zielgruppenspezifische Schulung der Mitwirkenden an AjF-Aktionstagen. Eine Verpflichtung der Ehrenamtlichen auf Standards bei der Umsetzung der Aktionselemente erscheint nicht nur aufgrund der Erfahrungen aus den teilnehmenden Beobachtungen (vgl. Abschnitt 9.4) sinnvoll. Im vorliegenden Bericht wird auch deutlich, dass sich die Umsetzer selbst eine Aus- und Fortbildung im Programm AjF wünschen (vgl. Abschnitt 10.3).

Befunde der teilnehmenden Beobachtungen (Kapitel 9)

Insgesamt konnte im Rahmen der teilnehmenden Beobachtungen eine große Bandbreite der Umsetzung von AjF-Verkehrssicherheitstagen festgestellt werden, die so bisher noch nicht erfasst wurde. Grundsätzlich ist die Vielfalt der Programmumsetzung nicht zwangsläufig problematisch zu bewerten, in vielen Fällen wird jedoch das Potential von AjF nicht oder nur teilweise ausgeschöpft:

- An Aktionstagen auf öffentlichen Plätzen zeigen sich Schwierigkeiten bei der Erreichung der Zielgruppe. Hierbei muss von großen Streuverlusten der eingesetzten personellen, zeitlichen und finanziellen Ressourcen ausgegangen werden.
- Projektbausteine werden offenbar nur sehr selten umgesetzt, obwohl sie einen festen Bestandteil in der Konzeption des betrachteten Zielgruppenprogramms ausmachen. Dies scheint jedoch nicht allen Umsetzern bewusst zu sein. Es entsteht der Eindruck, dass AjF-

Aktionstage von einigen Ehrenamtlichen als ausschließlich aus Aktionselementen bestehend gesehen werden, wohingegen Projektbausteine als Zusatzangebot wahrgenommen werden. Dadurch wird der erlebnisbetonten Ansprache der Teilnehmer ein deutlich stärkeres Gewicht eingeräumt als dem pädagogischen Aspekt des Programms im Sinne einer Vertiefung der demonstrierten Inhalte anhand von Diskussionsrunden etc. Die teilnehmenden Beobachtungen legen nahe, dass unter den Umsetzern der Status von Projektbausteinen in der Programmumsetzung ein anderer zu sein scheint als jener von Aktionselementen.

- Häufiger wurde beobachtet, dass die fachgerechte Animation der Besucher des Verkehrssicherheitstages zur Teilnahme an den Aktionselementen fehlte. Eine intensive Beschäftigung mit dem jeweiligen Thema kann deshalb für die Besucher nicht immer erreicht werden.
- Ebenso bleiben in einigen Fällen Aktionselemente unkommentiert oder es wird kein Bezug zur Verkehrssicherheit hergestellt. Somit können verkehrssicherheitsrelevante Botschaften nur schwer kommuniziert werden.

Diese Defizite verdeutlichen bisher nicht genutzte Potenziale zur Optimierung des Einsatzes von Aktionselementen und die Notwendigkeit der Diskussion um eine Basisqualifikation für Mitwirkende an Aktionselementen.

Der Grad der Organisation von Veranstaltungen reicht von der bloßen Festlegung von Ort und Zeit bis zu einem festen Ablaufplan für Teilnehmergruppen. Aus pädagogischer Sicht wäre ein auf Klassenebene strukturierter, möglichst verpflichtender Ablaufplan, möglichst unter Beteiligung der Lehrkraft als Aufsichtsperson, für die jugendlichen Teilnehmer empfehlenswert. Als problematisch ist allerdings der Umstand zu sehen, dass die Planung des Ablaufes zum Großteil von den Schulen und nicht von den Verkehrswachten übernommen wird. Denkbar ist zwar, dass eine Absprache stattfindet, es liegt aber nicht vollständig in der Hand der Umsetzer, wie lange die Schüler z. B. an den einzelnen Stationen oder Aktionselementen verweilen können.

Rahmenbedingungen der Programmumsetzung (Kapitel 10)

Beschreibung der in AjF tätigen Umsetzer (Abschnitt 10.1)

In der AjF-Umsetzerbefragung wurden zum einen Ehrenamtliche befragt, die bei einem Aktionstag

verantwortlich sind, ihn also beantragen oder koordinieren. Zum anderen befinden sich aber auch solche Ehrenamtliche in der Stichprobe der Umsetzerbefragung, die lediglich am Verkehrssicherheitstag mitwirken, z. B. als Mitarbeiter an einem Aktionselement, Moderator eines Projektbausteins, Betreuer eines Infostandes oder in sonstiger Funktion. Etwa zwei Drittel der Befragten sind dabei Verantwortliche und ein Drittel Mitwirkende.

Im Durchschnitt sind die AjF-Umsetzer 8,3 Jahre im Programm aktiv. Dabei zeigt sich, dass die nicht mehr aktiven Ehrenamtlichen vergleichsweise am kürzesten (5,8 Jahre) und die Aktiven am längsten (8,5 Jahre) in AjF tätig sind oder waren. Die Gründe für das Pausieren bzw. die Inaktivität in AjF liegen hauptsächlich im privaten Bereich. Sieben von zehn AjF-Umsetzern wollen noch längere Zeit im Programm aktiv bleiben.

Knapp 80 % der befragten AjF-Umsetzer sind auch in weiteren Zielgruppenprogrammen aktiv, darunter am häufigsten in „Kinder im Straßenverkehr“ (KiS) und Zielgruppenprogrammen für Senioren. Etwa die Hälfte der AjF-Umsetzer ist erwerbstätig, ca. 40 % sind verrentet / pensioniert. Ein Viertel der Befragten setzt AjF teilweise oder ganz während ihrer Dienstzeit um. Dabei handelt es sich überwiegend um aktive bzw. ehemalige Polizisten. Die AjF-Umsetzer sind durchschnittlich 57 Jahre alt. Etwa drei von vier Ehrenamtlichen sind männlich.

Beurteilung des Programms durch die Umsetzer (Abschnitt 10.2)

Die ehrenamtlichen Umsetzer von AjF bewerten die von der DVW bereitgestellten Programmmaterialien (z. B. die Beschreibung der Projektbausteine und Aktionselemente) überwiegend positiv. Es zeigen sich dabei keine Unterschiede zwischen Verantwortlichen und Mitwirkenden bei Verkehrssicherheitstagen.

Auch der Inhalt und der Aufbau des Programms werden vom überwiegenden Teil der Umsetzer als positiv bewertet. Jeweils ca. 41 % der AjF-Umsetzer sehen keine Themen, die im Programm nicht behandelt werden, aber für Jugendliche und junge Erwachsene wichtig wären, oder wissen auf diese Frage keine Antwort. Weniger als ein Fünftel der Ehrenamtlichen macht solche Themen aus.

Sechs von zehn Umsetzern halten explizit keine Überarbeitung von AjF für notwendig und betrachten keines der im Programm behandelten Themen als unwichtig. Nur 7,1 % der Befragten halten eine Überarbeitung der AjF-Themen für notwendig.

Etwa die Hälfte der AjF-Umsetzer hat 2017 bis zum Zeitpunkt der Umsetzerbefragung an zwei oder weniger Verkehrssicherheitstagen mitgewirkt (Median). Für das restliche Jahr 2017 werden nur noch vereinzelt Verkehrssicherheitstage geplant.

Circa 71 % der Verantwortlichen führen Aktionstage auch auf dem Gelände von Schulen durch. Zumeist kommt der Verkehrssicherheitstag dadurch zustande, dass die Schule bei der Verkehrswacht die Umsetzung des Aktionstages anfragt. Darüber hinaus wirbt auch häufig die Verkehrswacht bei der Schule für die Organisation eines Verkehrssicherheitstages.

Nur ca. 7 % der befragten aktiven und pausierenden Verantwortlichen an Verkehrssicherheitstagen, die Aktionstage an Schulen durchführen, stimmen „voll und ganz“ oder „eher“ der Aussage zu, dass es schwierig ist, Schulen für das Programm „Aktion junge Fahrer“ zu gewinnen. Knapp 13 % meinen außerdem, dass dies in den letzten Jahren schwieriger geworden ist. Insgesamt deuten die Befunde auf eine weitgehende Offenheit der Schulen für das Programm AjF. Werden keine Aktionstage an Schulen durchgeführt, liegt das häufig daran, dass eine Durchführung von Verkehrssicherheitstagen an Schultagen aus personellen Gründen der Verkehrswacht nicht möglich ist, oder die Verantwortlichen die Erfahrung gemacht haben, dass Schulen schwierig zu gewinnen sind.

Der überwiegende Teil der Verantwortlichen an Verkehrssicherheitstagen sieht zumindest teilweise Schwierigkeiten bei der Gewinnung einer ausreichenden Zahl an Ehrenamtlichen für die Umsetzung eines Aktionstages. Ebenso wird von der Mehrheit der Antragsteller und Koordinatoren bestätigt, dass dies in den letzten Jahren schwieriger geworden ist. Der Grund dafür liegt in den Augen der Verantwortlichen vor allem in der Schwierigkeit, Personen mit ausreichend Zeit zu finden, bzw. darin, dass die Mitarbeit bei AjF einen hohen Zeitaufwand mit sich bringt.

Besonders gelungen findet fast die Hälfte der hierzu antwortenden 159 AjF-Umsetzer die angebotenen Aktionselemente. Zur Frage, was ihnen am Programm nicht gut gefällt, macht nur ein Viertel der Ehrenamtlichen, also 69 Personen, eine Angabe. Am häufigsten werden dabei Rahmenbedingungen der Umsetzung und die Vorgaben des Programms kritisiert. Eine Meinung dazu, was am Programm „Aktion junge Fahrer“ verbessert werden sollte, äußert ein Drittel der Befragten, das entspricht 83 Personen. Hierbei werden erneut die zuvor bemängelten Rahmenbedingungen und Vorgaben von den Umsetzern aufgegriffen.

Insgesamt ist der weit überwiegende Teil der im Jahr 2017 aktiven AjF-Umsetzer mit seiner Tätigkeit im Programm „eher“ oder „voll und ganz“ zufrieden. Etwa die Hälfte der aktiven Ehrenamtlichen bezeichnet sich als durch die Tätigkeit „überhaupt nicht“ oder „eher nicht“ belastet. Jedoch empfinden 27,0 % die Tätigkeit als „teilweise“, fast ein Fünftel sogar als „eher“ und 5,1 % als „sehr belastend“.

Zufriedenheit der Umsetzer mit den Rahmenbedingungen (Abschnitt 10.3)

Jeweils rund drei Viertel der AjF-Umsetzer bringen zum Ausdruck, mit der Kommunikation im Verband und der Unterstützung bei der Vorbereitung von Verkehrssicherheitstagen „eher“ oder „voll und ganz“ zufrieden zu sein. Mit der Beantragung sind nur etwa 62 % ausgesprochen zufrieden. Lediglich die Hälfte äußert ihre Zufriedenheit mit der Dokumentation, Abrechnung und Aufwandsentschädigung von Verkehrssicherheitstagen. Mit den drei zuletzt angesprochenen Aspekten sind Verantwortliche an Verkehrssicherheitstagen zudem signifikant unzufriedener als Mitwirkende.

Sieben von zehn AjF-Umsetzern, die im Jahr 2017 aktiv sind oder pausieren und ein Mitglied der DVW sind, wünschen sich eine Aus- / Fortbildung für sich selbst oder andere Ehrenamtliche. Dabei interessiert sich die Mehrheit der dazu befragten Umsetzer für alle abgefragten Themenbereiche. Hierunter sind fachliche Inhalte zu Projektbausteinen und Aktionselementen ebenso zu nennen wie pädagogische Grundlagen und eine Moderatorenausbildung.

Etwa ein Drittel der im Jahr 2017 aktiven und pausierenden AjF-Umsetzer wünscht sich eine stärkere Vernetzung mit anderen Ehrenamtlichen, z. B. Austausch- oder Informationstreffen.

Der Großteil der AjF-Umsetzer wendet sich bei Fragen zu ihrer Tätigkeit an die Landesverkehrswacht. Von allen aktiven und pausierenden Ehrenamtlichen von AjF, die DVW-Mitglied sind und sich nicht mit Fragen an die jeweilige Organisationsebene gewendet haben, wissen etwa ein Drittel nicht um einen Ansprechpartner für AjF auf der lokalen Ebene, und jeweils fast zwei Drittel nicht um einen Ansprechpartner für das Zielgruppenprogramm auf den Ebenen der LVW und DVW. Wenn Ehrenamtliche der DVW ihre Ansprechpartner auf der Landes- oder Bundesebene kontaktieren, geht es dabei zumeist um Abrechnungsfragen. Auf der örtlichen Ebene stehen Fragen zur Organisation von Veranstaltungen im Vordergrund.

Die AjF-Umsetzer beurteilen die Betreuung durch ihren Umsetzerverband insgesamt als gut. Die Betreuung durch die örtliche / regionale Ebene wird signifikant besser beurteilt als jene auf der Landesebene, und diese wiederum signifikant positiver als die Betreuung durch die DVW. Personen mit Kontakt zur jeweiligen Organisationsebene in den letzten zwölf Monaten bewerten dabei die Betreuung durch die Landesverkehrswacht signifikant und jene durch die örtliche und Deutsche Verkehrswacht tendenziell besser als Personen ohne Kontakt zu der jeweiligen Organisationsebene.

11.2 Gesamtfazit der Wirksamkeit von AjF

Die Evaluation des Zielgruppenprogramms „Aktion junge Fahrer“ hinsichtlich seiner Wirksamkeit auf die Selbsteinschätzung, die Gefahrensensibilisierung und das verkehrssichere Verhalten hat eine Vielzahl von Einzelbefunden erbracht, die nachfolgend strukturiert und zusammenfassend bewertet werden sollen.

In den Kapiteln 5, 6 und 7 des vorliegenden Evaluationsberichts wird die Wirkung von AjF hinsichtlich der Erreichung von drei Programmzielen getestet:

➤ Adäquatere Selbsteinschätzung (Kapitel 5)

Bezüglich der Zielsetzung zur adäquateren Selbsteinschätzung der Jugendlichen und jungen Erwachsenen kann AjF nur teilweise eine Zielerreichung bescheinigt werden: Kurzfristig schätzt die Prüfgruppe der AjF-Teilnehmer ihre Fähigkeit zur Vermeidung von Gefahrensituationen zwei Wochen nach der Veranstaltung etwas besser ein als zuvor. Im Gegensatz dazu steht jedoch, dass die Besucher der Aktionstage sich das Fahren nach dem Konsum von Alkohol im Anschluss an den Verkehrssicherheitstag eher zutrauen als zuvor.

Langfristig zeigt sich ein positiver Einfluss der AjF-Teilnahme dahingehend, dass sich in der Prüfgruppe die Fähigkeiten für das Vermeiden von Gefahrensituationen und das Erkennen kritischer Situationen stärker zu einer besseren Einschätzung hin verändert als in der Kontrollgruppe.

Allerdings sinkt das Zutrauen potentiell kritischer Fahrsituationen auch langfristig nicht stärker ab als in der Kontrollgruppe. Bei einem Item zeigt sich zwar eine signifikant unterschiedliche Entwicklung im Vergleich von Prüf- und Kontrollgruppe. Diese beruht aber vor allem darauf, dass die Kontrollgruppe sich die

Fahrsituation „auf dicht befahrenen Landstraßen überholen“ zum Zeitpunkt der Nachbefragung stärker zutraut, die Prüfgruppe dagegen stabil bleibt. Somit verhindert AjF zwar eine weiterführende Selbstüberschätzung in einem Fall, reduziert diese aber hinsichtlich keines von elf untersuchten Items.

In der subjektiven Wahrnehmung berichten die Teilnehmer an AjF zum Zeitpunkt t_2 dagegen signifikant häufiger, sich jetzt einige Fahrsituationen weniger zuzutrauen, als Kontrollgruppenangehörige.

➤ Erhöhte Gefahrensensibilisierung (Kapitel 6)

Hinsichtlich der Zielsetzung der Gefahrensensibilisierung kann AjF ebenfalls nur teilweise eine Zielerreichung bescheinigt werden. Kurzfristig erhöht sich zwar die Einschätzung der Gefährlichkeit von potentiell kritischen Fahrsituationen für zehn von 17 Items. In der langfristigen Betrachtung können jedoch nur zwei Veränderungen auf den Besuch der Veranstaltung zurückgeführt werden.

Gemessen an den Einstellungen zur Normeinhaltung zeigt sich kurzfristig ein Effekt, welcher der AjF-Zielsetzung widerspricht: In der ersten Nachbefragung stimmen die AjF-Teilnehmer den Aussagen, dass man in der Stadt häufig schneller als 50 km/h fahren kann und dass Nässe kein Grund ist, langsamer zu fahren, stärker zu als in der Basisbefragung. Langfristig zeigt sich dagegen für zwei Items eine erhöhte Zustimmung zur Normeinhaltung.

Von den AjF-Teilnehmern selbst werden sowohl hinsichtlich der Gefahreinschätzung potentiell kritischer Fahrsituationen als auch in Bezug auf die Einstellungen zur Normeinhaltung subjektiv wahrgenommene Veränderungen berichtet, die im Einklang mit der Zielsetzung von AjF stehen.

➤ Sicheres Verhalten im Straßenverkehr (Kapitel 7)

Bezüglich der Zielsetzung zu einem verkehrssichereren Verhalten kann AjF keine eindeutig positive Wirkung bescheinigt werden.

Kurzfristig zeigt sich hinsichtlich der allgemeinen, verkehrssicherheitsrelevanten Verhaltensweisen der Befragten für drei von 13 Items sogar eine Verringerung der Häufigkeit des berichteten verkehrssichereren Verhaltens. Die Anzahl der Fehlverhaltensweisen in den zwei Wochen vor der Befragung wird kurzfristig nicht durch die Teilnahme an AjF beeinflusst.

Langfristig zeigen sich sowohl mit Bezug auf allgemeine verkehrssicherheitsrelevante Verhaltensweisen als auch auf konkretes Fehlverhalten im Vorfeld der Befragung keine eindeutigen Einflüsse der Teilnahme am Aktionstag. Zwar offenbaren sich vereinzelt Unterschiede in der Entwicklung des Verhaltens zwischen Prüf- und Kontrollgruppe. Diese beruhen jedoch nicht auf einer im Vergleich mit den AjF-Teilnehmern signifikanten Verbesserung der Prüfgruppe, sondern vielmehr auf einer stärker ausgeprägten Verschlechterung der Kontrollgruppe. AjF kann in diesem Zusammenhang also lediglich eine „dämpfende“ Wirkung auf der Verkehrssicherheit abträgliche Verhaltensweisen bescheinigt werden, das betrachtete Zielgruppenprogramm trägt jedoch nicht maßgeblich zu einer Verbesserung in Bezug auf verkehrssicheres Verhalten der Teilnehmer bei.

Subjektiv wahrgenommen berichten die Jugendlichen und jungen Erwachsenen, die einen AjF-Verkehrssicherheitstag besucht haben, in ihren Selbstreports jedoch signifikant häufiger als Nichtteilnehmer Veränderungen, die auf sicherere Verhaltensweisen im Straßenverkehr hindeuten.

Die subjektiv wahrgenommenen Programmwirkungen scheinen auf den ersten Blick häufiger in Kontrast zu fehlenden Wirkungsnachweisen der mittels inhaltlicher Items gemessenen mehrmaligen Befragungen zu stehen. Allerdings können die von den Jugendlichen berichteten Programmwirkungen auch als graduelle, subjektiv wahrgenommene und individuell relevante Veränderungen interpretiert werden, die in der Wiederholungsbefragung jedoch keine andere Wahl aus den vorgegebenen Antwortkategorien zu einzelnen Items als in der vorherigen Befragung rechtfertigen, und deshalb bei dieser Art der Messung keine Veränderung indizieren. Auf den zweiten Blick erscheinen also die bei der Evaluation verwendeten Antwortskalen der einzelnen Items für die Veränderungsmessung möglicherweise als zu grob, die subjektive Wahrnehmung dagegen als deutlich feingliedriger.

Die Messung der Wirksamkeit von AjF bezieht sich auf die Stufen zwei (Einstellungen, emotionaler Bereich, Wissen, praktische Fertigkeiten) und drei (Verhalten) des von FUNK, HIESINGER, JÖRG (2016: 54f) unterlegten Wirkmodells nach UTZ-MANN (2008). Um überhaupt eine Wirkung auf der Ebene des Verhaltens, also Stufe drei, zu erzielen, ist die Beeinflussung von zwei Aspekten auf der zweiten Stufe des Wirkmodells erforderlich:

- Hierbei handelt es sich zum einen um die Herbeiführung einer erhöhten Sensibilität für Gefahren im Straßenverkehr und
- zum anderen um eine adäquatere Einschätzung des eigenen Fahrvermögens.

Allerdings gelingt AjF diese anvisierte Beeinflussung nur teilweise, weshalb sich auch keine eindeutig positiven Veränderungen mit Bezug auf das verkehrssichere Verhalten der Teilnehmer zeigen. Mit diesem nicht klar positiven Befund zu AjF steht das Programm nicht alleine da: McKENNA (2010) führt zahlreiche Studien zu Verkehrserziehungsprogrammen an, für die ebenfalls keine eindeutige Wirkung festgestellt werden kann. Der Autor bietet einige Erklärungsansätze für das Fehlen von eindeutig positiven Wirkungen an (vgl. McKENNA 2010: 8f), die von FUNK, HIESINGER, JÖRG (2016: 40f) in Phase I der Evaluation bereits aufgegriffen wurden. In Phase II der AjF-Evaluation haben sich nun Hinweise darauf ergeben, welche der genannten Erklärungsansätze für AjF anwendbar sind und inwiefern dahingehend Optimierungsansätze abgeleitet werden können.

McKENNA (2010: 8) macht als Problem aus, dass Education-Maßnahmen teilweise theoretisch nicht fundiert oder ohne ausreichenden Bezug auf evidenzgestütztes Wissen durchgeführt werden. Grundsätzlich wurde das theoretische Konzept von AjF in Phase I positiv bewertet – vor allem mit Blick auf den Mix aus erlebnisorientiertem Lernen und der intensiven Auseinandersetzung mit der Thematik „Verkehrssicherheit“ im Rahmen der Projektbausteine (vgl. FUNK, HIESINGER, JÖRG 2016: 66). Allerdings deuten viele Befunde der Wirksamkeitsevaluation darauf hin, dass die Umsetzungsrealität eine andere ist: Projektbausteine werden nur äußerst selten abgerechnet (vgl. Kapitel 2) und andere Formen von Diskussionsrunden oder moderierten Gesprächsgruppen können aufgrund von fehlenden Informationen methodisch, didaktisch und fachlich nicht beurteilt werden. Die positive Bewertung dieser Diskussionsrunden durch die Jugendlichen gibt allerdings bereits einen Ausblick auf das Potenzial des Einsatzes methodisch, didaktisch und fachlich durchdachter Projektbausteine. Im Sinne der Argumentation von McKENNA kann deren Fehlen auch für den eingeschränkten Wirkungsnachweis von AjF mit verantwortlich gemacht werden.

Dazu kommt, dass die ehrenamtlichen Umsetzer des Programms nicht für die Betreuung von Aktionselementen ausgebildet oder qualifiziert werden, wodurch sich eine große Bandbreite der tatsächlichen Umsetzung des Programms beobachten lässt (vgl. Abschnitt 9.4). Aufgrund der Tatsache der

fehlenden Aus- und Fortbildung kann außerdem auch nicht erwartet werden, dass das Programm mit ausreichendem Bezug auf evidenzgestütztes Wissen umgesetzt wird. Der Großteil der AjF-Umsetzer wünscht sich darüber hinaus auch selbst eine Aus- oder Fortbildung zu fachlichen Aspekten der Projektbausteine und Aktionselemente, zu pädagogischen Grundlagen im Umgang mit der Zielgruppe sowie eine Moderatorenausbildung zur Durchführung von Projektbausteinen (vgl. Abschnitt 10.3).

Ein weiteres Problem von Maßnahmen, unter anderem zur Verkehrserziehung, sieht McKENNA (2010: 8) darin, dass diese häufig nur relativ kurz dauern. Auch das trifft in den meisten Fällen auf AjF zu: Zwar geben die Verantwortlichen von Veranstaltungen an, dass ihre Verkehrssicherheitstage in der Regel – wie vorgegeben – sechs Stunden dauern. Das bedeutet – wie in den teilnehmenden Beobachtungen deutlich wurde – jedoch nicht, dass sich auch die einzelnen Jugendlichen in diesem zeitlichen Umfang mit dem Thema Verkehrssicherheit auseinandersetzen. Selbst an Schulen, an denen die Zielgruppe eigentlich konzentriert vorzufinden ist und eine intensive Auseinandersetzung mit dem Thema „Verkehrssicherheit“ möglich wäre, kommt es vor, dass den Schülern für den Besuch des Aktionstages nur ein paar Stunden oder sogar nur eine einzige Schulstunde zur Verfügung steht (vgl. Abschnitt 9.3). Die Schüler bemängeln darüber hinaus auch selbst häufig das Zeitmanagement am Aktionstag bzw. den geringen Zeitumfang für die Beschäftigung mit den einzelnen Stationen / Aktionselementen (vgl. Abschnitt 8.7.2).

Eine andere bekannte Herausforderung für Verkehrserziehungsprogramme besteht laut McKENNA (2010: 9f) darin, dass sich durch das erworbene Vertrauen in das eigene Wissen bzw. durch dessen Erhöhung sowie durch eine subjektiv bessere Vorbereitung auf Gefahren im Straßenverkehr die Unfallgefährdung erhöht. Andere Autoren sehen dies ebenfalls als zentrales Problem von Fahrersicherheitstrainings, die Strategien der Bewältigung und nicht der Vermeidung fokussieren: Dadurch erhöht sich häufig – neben der objektiven Sicherheit aufgrund des Trainings – auch die subjektive Sicherheit (vgl. zusammenfassend VLAK-FELD, WREN 2013). Auch AjF scheint es nicht zu gelingen, die subjektive Sicherheit der Jugendlichen zu senken bzw. diese durch die Teilnahme nicht zu erhöhen. Im Gegensatz dazu kommt es sogar vor, dass sich die Teilnehmer an AjF potentiell kritische Verkehrssituationen im Anschluss an die Programmteilnahme eher zutrauen als zuvor (vgl. Abschnitt 5.2). In diesem Zusammenhang ist

anzumerken, dass im Rahmen von AjF sowohl Vermeidungs- als auch Bewältigungsstrategien vermittelt werden bzw. potentiell vermittelt werden können: Während z. B. der Überschlagsimulator eindeutig und der Rauschbrillenparcours eher das Einüben von Bewältigungsstrategien in den Vordergrund stellen, kann beim Pkw- oder dem Motorrad-Fahrsimulator oder dem Bremssimulator auch das Vermeiden von kritischen Situationen vermittelt werden. Allerdings müsste hierzu zum einen den Ehrenamtlichen klar sein, was sie den Jugendlichen vermitteln sollen (z. B. durch Aus- und Fortbildung), und zum anderen müsste auch eine stärker ausgeprägte Umsetzungstreue vorliegen, als sie in dieser Evaluation beobachtet werden konnte. Beide genannten Aspekte können dem Programm nicht eindeutig bescheinigt werden.

In der Zusammenschau der inhaltlichen Befunde der Wirkungsevaluation zeigt sich das grundsätzliche Potenzial des Zielgruppenprogramms AjF – auch vor dem Hintergrund, dass dies das einzige bundesweit breit angebotene Verkehrssicherheitsprogramm für junge Fahrer darstellt. Allerdings zeigen sich hinsichtlich der Handlungskompetenzerwartung bezüglich des Fahrens nach Alkoholkonsum, vereinzelt Einstellungen zur Norm Einhaltung und einigen verkehrssicherheitsrelevanten Verhaltensweisen kurzfristig kontraproduktive Wirkungen der Programmteilnahme.

Darüber hinaus findet das in der Konzeption von AjF vorgesehene Zusammenwirken von Theorie (Projektbausteinen) und Praxis (Aktionselementen) in der konkreten Programmumsetzung kaum statt, weil Projektbausteine im Rahmen von AjF nur vereinzelt angeboten werden. Eine Evaluation dieses Programmbestandteils war deshalb nicht möglich. Stattdessen fokussiert die Umsetzungsrealität von AjF nahezu ausschließlich auf das Erleben von Fahrsituationen mittels aktivierender Aktionselemente. Vor diesem Hintergrund erscheint die Bewertung der Konzeption von AjF aus Phase I der vorliegenden Evaluation als hinfällig.

Ohne eine zentral gesteuerte, zielgruppenspezifische Schulung erhalten zu haben, betreuen die Mitwirkenden an AjF im Durchschnitt vier Aktionselemente. Die Wahrnehmung der Jugendlichen, der AjF-Umsetzer und des Evaluationsteams hinsichtlich der Betreuung der Aktionselemente unterscheidet sich deutlich. Mit dem Überschlagsimulator – und eingeschränkt auch der Rauschbrille – sind zudem häufig zwei Aktionselemente im Einsatz, die statt der Gefahrenerkennung und -vermeidung, (in einem Fall mehr, im anderen Fall weniger) Aspekte der Gefahrenbewältigung thematisieren. Deren Einsatz erscheint nur im Rahmen einer

Strategie zielführend, die das praktische Erleben der einschlägigen Extremsituationen mit dem Angebot einordnender und Verhaltensalternativen im Vorfeld aufzeigender Gespräche oder Diskussionsgruppen kombiniert.

Solche flankierenden Diskussionen sind am Überschlagsimulator in der derzeitigen Anlage dieses Aktionselements nicht hinreichend möglich.

Hinsichtlich des Themas Alkohol stimmt der Befund eines stärkeren Zutrauens des Fahrens nach Alkoholkonsum durch die Jugendlichen im Anschluss an den AjF-Aktionstag bedenklich. Inwieweit und auf welche Weise das Thema Alkohol bei AjF konsistent in Aktionen und Gesprächen behandelt wird, muss nach wie vor offen bleiben, denn während dieses Thema von den Jugendlichen am häufigsten als Diskussionsthema benannt wird, benennen es die AjF-Umsetzer in diesem Zusammenhang am seltensten.

Die Zusammenschau aller Befunde der Wirkungsevaluation von AjF sprechen nur dann für die weitere Förderung des Zielgruppenprogramms durch das BMVI, wenn bestimmte Voraussetzungen in der Programmumsetzung erfüllt werden: So sollte die Förderung an die Umsetzung der ganzen Breite des Programmangebotes (Aktionselemente und Projektbausteine) gebunden werden. Der nahezu ausschließliche Einsatz von Aktionselementen erweist sich nach den Befunden der vorliegenden Evaluation für die Zielerreichung von AjF als nicht hinreichend.

Auf Hinweise zur Optimierung des Zielgruppenprogramms, die sich durch die Befunde der Phase II der Evaluation von „Aktion junge Fahrer“ ergeben, wird ausführlich in Kapitel 12 eingegangen.

11.3 Kritische Würdigung des methodischen Vorgehens bei der Evaluation

An dieser Stelle der Evaluationsberichterstattung soll noch auf einige methodische Besonderheiten des verwendeten Forschungsdesigns eingegangen werden, die möglicherweise Einfluss auf die vorgestellten Befunde haben können.

In die Evaluation von AjF gingen nur Veranstaltungen im Setting Schule ein. Da dort eine verbindlichere, intensivere und strukturiertere Ansprache der Jugendlichen und jungen Erwachsenen möglich ist, als auf einem Marktplatz oder bei einer Messe, kann nicht ausgeschlossen werden, dass mit der (erhebungstechnisch bedingten) Auswahl der Prüfgruppe aus AjF-Veranstaltungen an Schu-

len möglicherweise eine Positivauslese besonders intensiv mit Verkehrssicherheitsinhalten beschulter AjF-Teilnehmer befragt wird.

Aufgrund der Besonderheiten des vor Ort stark unterschiedlichen Feldzugangs konnte nicht für alle AjF-Teilnehmer garantiert werden, dass die Basisbefragung tatsächlich vor dem Besuch des Verkehrssicherheitstages stattfand. Jugendliche, bei denen aufgrund der Informationen zum Ausfülldatum des Fragebogens und zum Datum des AjF-Aktionstages abgeleitet werden konnte, dass die Basisbefragung erst im Anschluss an die AjF-Veranstaltung ausgefüllt wurde, wurden aus sämtlichen Vergleichen zwischen Prüf- und Kontrollgruppe hinsichtlich ihrer verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungen und Verhaltensweisen – mit Ausnahme der subjektiven Selbstberichte – ausgeschlossen.

Befunde zu Veränderungen von Einstellungen oder Verhaltensweisen zwischen der Basisbefragung t_0 und der ersten Nachbefragung t_1 beruhen ausschließlich auf Analysen von Prüfgruppendaten, da die Kontrollgruppe zum Zeitpunkt t_1 nicht befragt wurde. Zwar ist es plausibel, dass die gefundenen Veränderungen in der Prüfgruppe durch den Besuch des Verkehrssicherheitstags induziert sind, allerdings ist es auch nicht gänzlich auszuschließen, dass die Veränderung z. B. aus Gründen der spezifischen Zusammensetzung der Prüfgruppe oder aufgrund einer Sensibilisierung durch die Befragungsteilnahme bedingt wird.

Die Evaluation von „Aktion junge Fahrer“ kann in der Gesamtschau als durchaus konservativ bezeichnet werden. Das zugrunde gelegte Evaluationsdesign mit Nachbefragungen etwa zwei Wochen und noch einmal etwa zwei Monate nach dem Aktionstag, sowie die Verwendung angemessener statistischer Modelle, die potenzielle Einflüsse weiterer plausibler Einflüsse auf die Wirkung von AjF in der Prüf- und der Kontrollgruppe konstant halten sollten, legen die Messlatte für quantitativ nachgewiesene (statistisch signifikante) Programmwirkungen entsprechend hoch. Dies ist ein Aspekt zur „Erklärung“ der vergleichsweise wenigen quantitativ nachweisbaren Einstellungs- und Verhaltensänderungen aufgrund des Veranstaltungsbesuchs.

Die berichteten signifikanten Einzelbefunde zur Wirksamkeit von AjF sind hinsichtlich ihrer Effektstärke zudem überwiegend (sehr) klein.

Ein weiterer Aspekt, der eine Veränderungsmessung erschwert, ist das bereits vor dem Aktionstag teilweise ausgesprochen hohe Niveau der zum Ausdruck gebrachten verkehrssicherheitsaffinen

Verhaltensweisen (vgl. Kapitel 7). Bereits in der Basisbefragung zum Zeitpunkt t_0 ließen sich sog. „Deckeneffekte“ bei den Jugendlichen nachweisen, d. h. es tritt eine Ballung von Antworten am oberen (verkehrssicherheitsaffinen) Ende der Antwortskala auf, die eine weitere Verbesserung des infrage stehenden Verhaltens infolge des AjF-Besuchs nur sehr schwer quantitativ belegen ließ.

Wie bei jeder Befragungsstudie beeinflusst nicht nur die Formulierung der präsentierten Fragen, sondern auch die Vorgabe der möglichen Antwortkategorien letztendlich die Häufigkeitsverteilung der getätigten Angaben. Die Erhebungsinstrumente der AjF-Evaluation verwenden für die Abfrage von Einstellungen meist sechsstufige und für die Abfrage von Verhaltensaspekten meist siebenstufige Likert-Skalen. Ob jedoch bei der Vorgabe z. B. einer zehnstufigen oder einer – in Anlehnung an Prozentwerte – hundertstufigen Antwortskala einerseits „Deckeneffekte“ vermieden und andererseits Veränderungen über die Zeit reliabler messbar gewesen wären, muss an dieser Stelle offen bleiben.

Um solchen Effekten gerecht zu werden, wurde neben der wiederholten Abfrage von Fragebatterien zu verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungen und Verhaltensweisen auch auf die offene Abfrage von subjektiv wahrgenommenen Veränderungen zurückgegriffen. Diese erlauben auch die Berücksichtigung von graduellen und individuell relevanten Veränderungen und ergänzen somit die item-basierte quantitative Prä- / Postmessung.

Die Kontrollgruppe der Evaluation bestand aus Schülern von Schulen, die im Erhebungszeitraum nicht an einer AjF-Veranstaltung teilnahmen. Dabei ist jedoch nicht auszuschließen, dass diese Jugendlichen und jungen Erwachsenen in der Zeit davor von AjF oder vergleichbaren Programmen beschult wurden. Jedenfalls berichtet über ein Fünftel der Befragten, die im Erhebungszeitraum nicht an einem AjF-Aktionstag teilgenommen haben, von einem früheren Besuch einer solchen oder einer ähnlichen Veranstaltung. Vor dem Hintergrund dieses Befundes sowie des regelmäßigen Stattfindens von AjF-Aktionstagen oder ähnlichen Veranstaltungen an allgemein- oder berufsbildenden Schulen kann die Kontrollgruppe in der vorliegenden Stichprobe also nicht als vollkommen ausgenommen von der Beschulung mit Inhalten der Verkehrserziehung angesehen werden.

Mehrmals wurden in der Evaluation von AjF im Zeitverlauf auch Änderungen in Einstellungen oder Verhaltensaspekten der Kontrollgruppe festgestellt. Dies kann z. B. daran liegen, dass auch die Kontrollgruppenangehörigen durch die mehrmalige

Befragungsteilnahme für Themen der Verkehrssicherheit sensibilisiert wurden. Dies könnte die Antworten der Kontrollgruppenangehörigen in Richtung einer größeren Sensibilität für Verkehrssicherheit beeinflussen.

In Kapitel 2 wurde bereits festgehalten, dass der Programmbestandteil der Projektbausteine aufgrund seiner geringen Verbreitung in der vorliegenden Untersuchung nicht evaluiert werden kann. Dennoch wurden in Kapitel 8 auch solche Fragestellungen behandelt, die sich explizit auf die Projektbausteine beziehen. Hierzu muss Folgendes angemerkt werden:

- Da den AjF-Teilnehmern der Begriff „Projektbausteine“ nicht geläufig sein dürfte, wurde in der Befragung der Jugendlichen und jungen Erwachsenen in den entsprechenden Fragen jeweils die Formulierung „Diskussionsrunden“ gebraucht. Es ist jedoch unklar, welche Art von Interaktionen mit den Ehrenamtlichen die Teilnehmer unter diesem Begriff subsummiert haben. Allerdings ist es wahrscheinlich, dass sich der Großteil der getätigten Angaben nicht auf Projektbausteine nach der Definition der DVW bezieht, sondern eher den informellen, unstrukturierten Austausch zwischen Teilnehmern und Mitwirkenden, z. B. am Rande der Aktionselemente, thematisiert. Außerdem ist auch denkbar, dass Angebote von Vorträgen oder Gesprächsgruppen von den Jugendlichen berichtet und bewertet wurden, die nicht Teil des Verkehrswachtangebots waren, sondern von anderen am Verkehrssicherheitstag anwesenden Institutionen (z. B. Polizei, Rettungsdienst, andere Verkehrsverbände o.ä.) durchgeführt wurden.
- Bei der Befragung der ehrenamtlichen Umsetzer wurde häufig auch die Umsetzung von Projektbausteinen berichtet. Dieser Befund stimmt jedoch nicht mit der Anzahl der im Jahr 2017 tatsächlich bei der DVW abgerechneten Projektbausteine überein. Vor diesem Hintergrund muss auch in Bezug auf die Angaben der Antragsteller und Mitwirkenden an AjF angezweifelt werden, dass diese sich auf Projektbausteine nach der Definition der DVW beziehen.

12 Ansatzpunkte zur Optimierung des Zielgruppenprogramms AjF

Aus den vielfältigen Befunden der Befragung von Jugendlichen und jungen Erwachsenen, dem „Datenblatt Aktionstag“ und der Befragung der ehrenamtlichen Umsetzer lassen sich die nachfolgend referierten Perspektiven für die Optimierung des Zielgruppenprogramms „Aktion junge Fahrer“ ableiten.

Programminhalte

• Durchführung von Projektbausteinen

Als erste zentrale Stellschraube zur Optimierung von AjF ist die Durchführung von Projektbausteinen zu nennen. In Phase II der Evaluation hat sich herausgestellt, dass diese in der Umsetzungsrealität keinen bzw. kaum einen Platz einnehmen (vgl. Kapitel 2 und Abschnitt 8.3). Diese intensivere, rationale bis emotionale Auseinandersetzung mit Themen der Verkehrssicherheit ist jedoch ein zentraler Bestandteil des Konzepts, dem in Phase I eine Eignung zur Wirksamkeit zugesprochen wurde (vgl. FUNK, HIESINGER, JÖRG 2016: 66). Allerdings wurde bereits in Phase I der Evaluation angemerkt, dass die fehlende Schulung der Mitwirkenden den hohen Ansprüchen bei der Umsetzung von Projektbausteinen entgegensteht und bei der Umsetzung gegebenenfalls eine große Diversität zu erwarten ist (vgl. FUNK, HIESINGER, JÖRG 2016: 67).

Daher besteht die Notwendigkeit, die Attraktivität der Umsetzung von Projektbausteinen zu erhöhen. Zum einen sollte den Verantwortlichen von Verkehrssicherheitstagen in diesem Zusammenhang vermittelt werden, dass Projektbausteine nicht ein Zusatzangebot, sondern einen essentiellen Teil der theoretischen Konzeption von AjF darstellen. Aus den Befunden wird deutlich, dass weder die Antragsteller noch die Umsetzer von AjF-Aktionstagen die Voraussetzungen zur Bezeichnung von Diskussionen oder Workshops als Projektbausteine beherzigen (vgl. Abschnitt 8.3). Hier muss ein weit verbreitetes Defizit unter den Ehrenamtlichen der DVW konstatiert werden, das sich sowohl auf das Angebot entsprechender Diskussionsveranstaltungen als auch auf deren Organisation und Umsetzungstreue bezieht. Es sollte also darauf geachtet werden, dass der Begriff „Projektbaustein“ sowohl bei Antragstellern von AjF-Verkehrssicherheitstagen als auch den Umsetzern in seiner Bedeutung (Vorgaben, Qualitätsanforderungen)

und seiner zentralen konzeptionellen Rolle für AjF bekannt ist.

Zum anderen sollte eine möglichst niedrigschwellige Möglichkeit geschaffen werden, um Projektbausteine am Aktionstag umsetzen zu können. Ein Problem dabei ist, dass die Umsetzung von Projektbausteinen sowohl fachliche als auch methodische und didaktische Kompetenzen erfordert. Dies bringt zwingend die Notwendigkeit eines Qualifikationsnachweises mit sich, der in den Vorgaben der DVW bereits verankert ist. Um dennoch die Umsetzung einer größeren Zahl von Projektbausteinen zu ermöglichen, sollten die örtlichen Verkehrswachten in dieser Hinsicht unterstützt werden. Vorstellbar sind dabei verschiedene Vorgehensweisen:

- Zum einen ist es denkbar, Vernetzungen zwischen externen Experten, die für die Umsetzung von Projektbausteinen qualifiziert sind und den örtlichen Verkehrswachten herzustellen. Diese Vernetzung könnte über Landesverkehrswachten organisiert werden, die einen Pool von Experten zu unterschiedlichen Projektbausteinen aufbauen und diese bei Bedarf an örtliche Verkehrswachten vermitteln. Ziel sollte es dabei sein, eine Übersicht an zur Verfügung stehenden Experten zusammenzustellen, an die sich örtliche Umsetzer wenden können, wenn sie selbst nicht über entsprechend qualifiziertes Personal zur Durchführung von Projektbausteinen verfügen. In diesem Zusammenhang müsste sicherlich auch über eine angemessene Aufwandsentschädigung für solche „mobilen“ Experten nachgedacht werden.
- Zum anderen wäre ein Konzept vorstellbar, das angestelltes und entsprechend geschultes Personal auf der Ebene der Landesverkehrswachten vorsieht, das die Aktionstage mit dem Anbieten von Projektbausteinen unterstützt.¹⁴⁷ Hierdurch könnte der zusätzliche Aufwand, der durch das Anbieten von Projektbausteinen entsteht, den örtlichen Verkehrswachten abgenommen werden.

• Aktionselement „Unfalldemonstration“

Das Aktionselement „Unfalldemonstration“ wurde im Jahr 2018 ersatzlos von der Liste der abrechenbaren AjF-Aktionselemente gestrichen.¹⁴⁸

¹⁴⁷ Ein ähnliches Konzept, jedoch bezogen auf Aktionselemente (Überschlagssimulator), wurde dem Forschungsnehmer im Rahmen der teilnehmenden Beobachtungen bekannt.

¹⁴⁸ Nach Auskunft des Projektreferenten erfolgte diese Änderung, weil die Unfalldemonstration im Zusammenhang mit

Dieser Programmeingriff sollte im Lichte der Evaluationsbefunde noch einmal diskutiert werden. Das Zielgruppenprogramm „Aktion junge Fahrer“ befasst sich weit überwiegend mit Aspekten der motorisierten Verkehrsteilnahme von Jugendlichen und jungen Erwachsenen. Die Zielgruppe steht also nicht als „schwache Verkehrsteilnehmer“ (wie z. B. als Fahrradfahrer), sondern als Fahranfänger mit motorisierten Zweirädern und Pkw im Fokus. Dies zeigt sich auch in den mannigfaltigen Aspekten des durch AjF angesprochenen Jugendlichkeitsrisikos.

Auf den AjF-Aktionstagen findet die Unfalldemonstration großen Anklang unter den Besuchern (vgl. Bild 8-7). Im Vergleich der Aktionselemente induziert sie unter Jugendlichen, die nach eigener Angabe bei diesem Aktionselement länger zugehört haben, die zweitstärkste Zustimmung zur Anregung von Einstellungs- und Verhaltensänderungen (vgl. Bild 8-15 und Bild 8-17).

Programmorganisation

• Ablauf von Aktionstagen an Schulen

Bei den teilnehmenden Beobachtungen wurde festgestellt, dass sich bei der Ausgestaltung der Verkehrssicherheitstage an Schulen eine große Heterogenität – von einem überhaupt nicht geplanten Tagesablauf bis hin zu Ablaufplänen für Kleingruppen – zeigt (vgl. Abschnitt 9.3). Aus pädagogischer Sicht wäre ein auf Klassenebene oder in Kleingruppen strukturierter, möglichst verpflichtender Ablaufplan, möglichst unter Beteiligung der Lehrkraft als Aufsichtsperson, für die jugendlichen Teilnehmer empfehlenswert. Außerdem sollte darauf geachtet werden, dass den Teilnehmern beim Besuch der einzelnen Stationen bzw. Aktionselemente ausreichend Zeit gelassen wird, um an diesen teilzunehmen bzw. eine tiefere Beschäftigung mit dem Thema zu erlauben – denn von den Teilnehmern an Verkehrssicherheitstagen selbst wird häufiger das Zeitmanagement am Aktionstag kritisiert (vgl. Abschnitt 8.7.2).

An den meisten beobachteten Aktionstagen an Schulen wurde der Ablauf des Aktionstages jedoch nicht von den DVW-Umsetzern gestaltet, sondern von der Schule. Hier bedarf es also einer stärkeren Beteiligung der Koordinatoren der Aktionstage an der Ablaufplanung. Alternativ bzw. zusätzlich könnte angedacht werden, Schulen, die AjF-Aktions-

tage durchführen, entsprechende Empfehlungen zu Organisation und Ablauf des Aktionstages an die Hand zu geben.

• Qualität statt Quantität der Veranstaltungen

Die Befragungen und teilnehmenden Beobachtungen im Rahmen der Evaluation haben eine große Bandbreite der Umsetzung offenbart. Unter der Maßgabe einer effizienten Mittelnutzung sollten folgende Überlegungen diskutiert werden:

➤ Verkehrssicherheitstage an Schulen:

Aufgrund der Befunde der Evaluation aus Phase I und II können besonders gute Umsetzungsbedingungen von AjF an Schulen herausgestellt werden:

- Die Teilnehmer haben die Möglichkeit, sich länger und intensiver mit den einzelnen AjF-Angeboten zu beschäftigen.
- Die Jugendlichen und jungen Erwachsenen haben Zeit, um sich auf ein Gespräch mit den DVW-Mitgliedern einzulassen.
- Sie besuchen AjF zusammen mit ihren Peers.
- Eine Selbstselektion der Jugendlichen ist wegen des Einbezugs der ganzen Schule nicht in nennenswertem Umfang zu erwarten.
- Das Setting Schule ermöglicht die Umsetzung von Projektbausteinen.
- Der edukative Aspekt von AjF hat eine große Affinität zum Setting Schule.

Deshalb sollte überlegt werden, das Angebot von Aktionstagen auf Angebote im Setting von allgemein- und berufsbildenden Schulen zu konzentrieren.

Vor dem Hintergrund der Ausführungen zur Qualifikation der bei AjF eingesetzten Ehrenamtlichen könnte damit gegebenenfalls auch eine Reduzierung der zum Einsatz kommenden Aktionselemente einhergehen, je nach Verfügbarkeit der hierzu geschulten Umsetzer.

➤ Auftritte auf Stadtfesten, Marktplätzen und Messen

Diese AjF-Angebote treffen auf ein Publikum, das sich aus eigenem Antrieb für das Angebot interessiert (Selbstselektion). Die teilnehmende Beobachtung im Rahmen der Evaluation legt große Streuverluste der eingesetzten personellen, zeitlichen und finanziellen Ressourcen na-

der Evaluation des Programms „FahrRad ... aber sicher!“ generell als nicht zielführend eingestuft wurde (Persönliche Mitteilung durch den Projektreferenten per E-Mail am 14.03.2018).

he. Aufgrund der räumlichen Gegebenheiten sind Programmbestandteile wie ein Infostand, eine Rauschbrille, aber auch ein Motorrad- oder ein Überschlagsimulator als Blickfang denkbar. Allerdings ist die Umsetzung von Projektbausteinen in diesem Setting nicht möglich.

Deshalb ist der Einsatz von AjF bei Stadtfesten, auf Marktplätzen oder auf Messen im Vergleich zur Veranstaltung an Schulen als suboptimal einzuschätzen. Außerdem ist von der deutlich weniger verbindlichen Zielgruppenansprache auf öffentlichen Plätzen oder auf Messen eine weniger gute Erreichung der AjF-Ziele zu erwarten.

Da der konzeptionelle Ansatz eines Zusammenspielens von Aktionselementen und Projektbausteinen auf öffentlichen Plätzen oder Messen nicht umgesetzt werden kann, sollte der Einsatz von AjF-Aktionstagen in diesem Setting grundsätzlich hinterfragt werden.

Ein Verzicht auf solche Einsätze würde die Anzahl der Aktionstage, insbesondere aber die Anzahl der (geschätzt) erreichten Personen im Zielgruppenalter zwar senken. Allerdings wären davon hauptsächlich „oberflächlich“ kontaktierte Jugendliche und junge Erwachsene betroffen.

- **Behandlung von Schwerpunktthemen**

An den AjF-Verkehrssicherheitstagen werden nicht alle Schwerpunktthemen gleichmäßig aufgegriffen (vgl. Abschnitt 8.5). Die Themen Ablenkung, Risikoverhalten, Alkohol und Drogen sowie Regelkonformität werden zwar nach Angaben der Antragsteller auf über neun von zehn Aktionstagen behandelt und auch die Teilnehmer berichten zu annähernd oder über drei Viertel, etwas über diese Themen erfahren zu haben. Die Themen Begleitetes Fahren, Sichtbarkeit und Rücksichtnahme gegenüber Rad Fahrenden werden jedoch sowohl aus der Perspektive der Veranstalter als auch aus der Perspektive der Jugendlichen und jungen Erwachsenen weniger stark gewichtet.

Besonders deutlich wird dies im Zusammenhang mit der Thematik des Begleiteten Fahrens, die lediglich von 31,8 % der Befragten als behandelt bezeichnet wird. Dies ist insofern bedauerlich, als diese Verkehrssicherheitsmaßnahme erwiesenermaßen die Fahrerfahrung der Teilnehmer erhöht und unfallpräventiv wirkt (vgl. FUNK, SCHRAUTH 2016; FUNK, GRÜNINGER 2010; SCHADE, HEINZMANN 2011). Hier wird also die Möglichkeit vergeben, diese Vorteile von BF17 herauszustellen und gegebenenfalls weitere Jugendliche dafür zu

interessieren. Es sollte demnach versucht werden, die Verantwortlichen von AjF stärker dafür zu sensibilisieren, dass die Behandlung der Schwerpunktthemen eine Bereicherung für das Programm darstellt und gegebenenfalls ein stärkeres Gewicht bekommen sollte.

- **Motivierung der Jugendlichen zum Ausprobieren der Aktionselemente**

Die Befunde zu den Bewertungsdimensionen der Aktionselemente im Vergleich zwischen Jugendlichen, die ein Aktionselement selbst ausprobiert haben, und jenen, die lediglich länger zugeschaut haben, verweisen auf das Potenzial der von den Jugendlichen selbst gemachten kinästetischen Erfahrungen (körperliches Sinnenerleben) am Aktionstag zur Erreichung der AjF-Ziele (vgl. Abschnitt 8.2.9). Zur Unterstützung des Kennenlernens neuer Verkehrssicherheitsinhalte und der Anregung zu Einstellungs- und Verhaltensänderungen sollten die am Aktionstag eingesetzten Umsetzer deshalb zur Aktivierung möglichst vieler Besucher angehalten werden.

Programmsteuerung

- **Schwierigkeiten bei der Gewinnung von Ehrenamtlichen**

Über die Hälfte der Verantwortlichen von Verkehrssicherheitstagen bestätigen, Schwierigkeiten bei der Gewinnung einer ausreichenden Zahl an Ehrenamtlichen für Aktionstage zu haben (vgl. Abschnitt 10.2.3). Der Forschungsnehmer regt daher an, die örtlichen Verkehrswachen bei der Gewinnung von Ehrenamtlichen zur Umsetzung von AjF zu unterstützen. Als Hauptgrund für die Schwierigkeiten der Ehrenamtlichen-Gewinnung wird der Zeitaufwand von AjF bzw. die fehlende Zeit der Ehrenamtlichen genannt. Dieser Umstand ist nur relativ schwer durch den Umsetzerverband zu beeinflussen. Allerdings ist vorstellbar, dass eine stärkere Vernetzung der örtlichen Verkehrswachen dabei Abhilfe schaffen könnte. So könnten benachbarte Verkehrswachen sich gegenseitig mit Personal aushelfen. Es ist nicht auszuschließen, dass Ähnliches in der Umsetzungsrealität aus Eigeninitiative bereits stattfindet, eine zentral gesteuerte Vernetzung ist jedoch bisher nicht vorhanden. Von den Umsetzern äußert nur etwa ein Viertel, sich explizit keine stärkere Vernetzung mit anderen Ehrenamtlichen zu wünschen (vgl. Abschnitt 10.3).

- **Qualifizierung der ehrenamtlichen AjF-Umsetzer**

Eine weitere zentrale Stellschraube für die Verbesserung der Wirkung von AjF stellt die Aus- und Fortbildung der ehrenamtlichen Umsetzer dar. Das derzeitige Fehlen eines Ausbildungskonzeptes bzw. der Verpflichtung auf Umsetzungsstandards bei den Aktionselementen führt zu einer großen Heterogenität der Programmumsetzung, die das Erreichen der Zielsetzungen von AjF erschwert und gegebenenfalls sogar verhindern kann. Derzeit werden die Aktionstage zum Großteil von ehrenamtlichen Mitgliedern der Verkehrswachten durchgeführt, die zwar über Erfahrungswissen aufgrund einer oft langjährigen Betreuung von Aktionselementen verfügen, denen jedoch kein ausgearbeitetes, theoriegeleitetes Konzept zur angestrebten Wirkung auf die Teilnehmenden und zu Maßnahmen zu deren Erreichung vorliegt.

Die Qualifizierung der Umsetzer ist die Minimalvoraussetzung für die Gewährleistung eines möglichst standardisierten Ablaufs der Benutzung eines Aktionselements und einer gleichbleibenden Qualität seiner Betreuung. Diese Voraussetzungen begünstigen das Anstoßen einer Einstellungs- oder Verhaltensänderung unter Jugendlichen in die gewünschte Richtung. Um in Zukunft zu gewährleisten, dass das Programm AjF hinsichtlich seiner Umsetzung einen gewissen Standard erfüllt und diesen auch halten kann, eröffnen sich verschiedene mögliche Wege der Optimierung, die auch miteinander kombiniert werden können:

- Beispielsweise könnte angestrebt werden, möglichst alle beteiligten Umsetzer in Workshops oder Seminaren nach einem wissenschaftlich fundierten Schulungskonzept auszubilden, um eine große Basis an qualifizierten Umsetzern für das Programm zu gewinnen. Eine solche Form der Qualifizierung könnte sich jedoch als aufwändig sowie zeit- und kostenintensiv erweisen.
- Im Rahmen der Erhebung hat sich herausgestellt, dass es in einigen Regionen Deutschlands Verkehrswachtmitglieder oder -angestellte gibt, die sich auf die Betreuung von einzelnen Aktionselementen spezialisiert haben und diese auf diversen Verkehrssicherheitstagen bundeslandweit umsetzen (z. B. den Überschlagsimulator). Eine weitere Herangehensweise könnte also darin bestehen, diese und andere interessierte Personen mit einer spezifischen Schulung zum von ihnen betreuten Aktionselement zu qualifizieren und Spezialisten dieser Art in weiteren Regionen und für weitere Aktionselemente auszubilden. Ziel sollte es

hierbei sein, diese Spezialisten auch weitläufig bekannt zu machen und zu vernetzen, so dass den Umsetzern vor Ort für bestimmte Aktionselemente ein qualifizierter Ansprechpartner zur Verfügung steht.

- Eine andere Möglichkeit besteht darin, Multiplikatoren (z. B. Antragstellende von AjF-Verkehrssicherheitstagen) auszubilden, die das Konzept von AjF an die breite Basis der Umsetzer weitergeben. Hierbei wäre allerdings zu beachten, dass den Multiplikatoren nicht nur die gewünschten Inhalte von AjF, sondern auch Strategien zur effektiven Weitergabe ihres Wissens an die Hand gegeben werden müssten.
- Eine weitere Form der Qualifizierung stellt die Herausgabe von Handreichungen („Fact sheets“) dar, in denen das Ziel von einzelnen Aktionselementen festgehalten wird und zudem beschrieben wird, welche Inhalte anhand des jeweiligen Aktionselementes vermittelt werden sollen und auf welche Art dies gewährleistet werden kann. Dabei sollten auch Beispiele für eine Best Practice-Umsetzung angeboten werden. Im Rahmen dieser Handreichungen könnten z. B. auch Checklisten Einzug halten, die es den Umsetzern möglichst leicht machen, das Aktionselement auf die vorgesehene Art und Weise zu betreuen. Beispiele, wie ein solches Konzept zur Durchführung gestaltet werden könnte, sind für einzelne Aktionselemente bereits von KRAMPE, GROSSMANN (2006: 50ff) entwickelt worden. Solche Handreichungen eignen sich auch für den Einsatz durch Multiplikatoren, wie z. B. die AjF-Antragsteller.

Unabhängig davon, welcher Weg der Qualifizierung gewählt wird, ist es von zentraler Bedeutung, dass auf die vorhandenen Ressourcen der derzeit im Programm Tätigen zurückgegriffen, und deren bisherige Erfahrung wertschätzend anerkannt und in die Qualifizierung mit eingebunden wird. Vor dem Hintergrund, dass die Ehrenamtlichen häufig an mehreren Aktionselementen (durchschnittlich vier) eingesetzt werden, erscheint die Erstellung und Herausgabe von Handreichungen zu den einzelnen Aktionselementen unter den vorgestellten Qualifizierungsmöglichkeiten als am praktikabelsten. Da diese im Gegensatz zu einer tatsächlichen Schulung auch mit einer größeren Unverbindlichkeit einhergeht, muss sorgfältig abgewogen werden, auf welchem Weg das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis erreicht werden kann.

- **Vorgaben der Programmumsetzung**

Das Programm AjF wird von den Umsetzern als bürokratisch und vorgabenbelastet empfunden. Sowohl bei der globalen Beurteilung des Programms hinsichtlich Kritikpunkten und Verbesserungsmöglichkeiten als auch bei der Beurteilung der Rahmenbedingungen von Antragstellung, Dokumentation und Abrechnung stehen diese Aspekte im Vordergrund (vgl. Abschnitt 10.2.4 und Abschnitt 10.3). Darüber hinaus wird bei den Möglichkeiten zur Reduktion der Belastung durch die ehrenamtliche Tätigkeit häufig eine Verminderung der Bürokratie angeführt (vgl. Abschnitt 10.3).

Im Gespräch mit verschiedenen ehrenamtlichen Umsetzern und der Sichtung der Einzelnennungen in Freitextfeldern bei der Umsetzerbefragung entstand beim Forschungsnehmer darüber hinaus der Eindruck, dass die Vorgaben der Programmumsetzung und die Dokumentationspflicht als Misstrauen gegenüber den Ehrenamtlichen und Hürden für die Umsetzung empfunden werden. Außerdem entsteht durch die häufige Veränderung der Vorgaben der Rahmenbedingungen aus Sicht der Umsetzer eine gewisse Undurchsichtigkeit.

Ziel sollte es also sein, in der Kommunikation mit Umsetzern die Hintergründe für Vorgaben und deren Sinn transparent zu machen, um eine mögliche negative Haltung gegenüber Vorgaben in ein Verständnis für deren Notwendigkeit umzuwandeln. Dabei sollte zudem hinterfragt werden, ob es Möglichkeiten gibt, die Prozesse der Antragstellung, Dokumentation und Abrechnung für die Umsetzer zu erleichtern. Dies gilt sowohl für das bisher bestehende Programm als auch für mögliche Optimierungen und dabei insbesondere dann, wenn diese Optimierungen mit weiteren Vorgaben für Inhalte oder Rahmenbedingungen verbunden sind.

- **Belastung der Ehrenamtlichen**

Ein nennenswerter Anteil der aktiven Ehrenamtlichen im Programm AjF empfindet sich durch die Tätigkeit als teilweise (27,0 %), eher (18,4 %) oder sogar sehr belastet (5,1 %). Vor dem Hintergrund, dass die Tätigkeit für AjF von den meisten Personen ehrenamtlich durchgeführt wird, ist dies ein beachtlicher Anteil. Ziel sollte es daher sein, auf die Bedürfnisse der Umsetzer einzugehen und diesen Möglichkeiten zu bieten, ihre Belastung zu reduzieren, um einen langfristig tätigen Stamm an zufriedenen Ehrenamtlichen zu erhalten. Dabei sollte angedacht werden, ein Konzept für das Management von Freiwilligen zu entwickeln, welches z. B. vorsieht, regelmäßig Rückmeldegespräche

mit den Ehrenamtlichen zu führen (vgl. REIFENHÄUSER, HOFFMANN, KEGEL 2012: 110).

- **Wissen um Ansprechpartner auf verschiedenen Organisationsebenen**

In der Befragung der AjF-Umsetzer wurde deutlich, dass etwa 40 % der Befragten nicht bekannt ist, einen Ansprechpartner für das Programm AjF auf der Ebene der Deutschen Verkehrswacht zu haben. Dies deutet auf einen Optimierungsbedarf der internen Kommunikation der DVW hin. Wenn AjF-Umsetzer auf der örtlichen Ebene keinen weiteren kompetenten Ansprechpartner mehr haben, müssen sie wissen, wer ihnen auf der Landes- oder Bundesebene weiter helfen kann. Im Sinne der Generierung eines qualifizierten Kreises an Ehrenamtlichen wäre es wichtig, dass diese Gesprächspartner zum Austausch über das Zielgruppenprogramm AjF bekannt sind.

- **Qualitätssicherung und Evaluation**

Die mit diesem Bericht zur Wirksamkeit von AjF (Phase II) und dem Bericht zu Struktur und Prozessen von AjF (Phase I, vgl. FUNK, HIESINGER, JÖRG 2016) vorgelegten Befunde der Evaluation von „Aktion junge Fahrer“, erlauben einen tiefen Einblick in die Stärken und Schwächen dieses Zielgruppenprogramms.

Während eine Befragung von AjF-Teilnehmern mit einem sehr großen finanziellen, personellen und zeitlichen Aufwand verbunden ist, sollte eine Befragung der Umsetzer des Programms in regelmäßigen Zeitabständen, z. B. alle fünf Jahre, durchgeführt werden. Dabei gilt es, im Rahmen eines – gegebenenfalls noch zu entwickelnden – Ehrenamtlichen-Managements, die Erfahrungen und Erwartungen der Ehrenamtlichen in Form eines Feedbacks zur Programmsteuerung aufzugreifen. Diese Kommunikation mit den Ehrenamtlichen liefert nicht nur dem Umsetzerverband wertvolle Informationen zur Optimierung des Zielgruppenprogramms, sondern gibt den Umsetzern auch das Gefühl, ernst genommen zu werden.

Darüber hinaus konnte im Rahmen der teilnehmenden Beobachtungen eine große Bandbreite der Art und Weise der Umsetzung von Aktionstagen festgestellt werden (vgl. Kapitel 9). Diese standardisiert zu erfassen war bisher nicht möglich. Für den Umsetzerverband ist es jedoch relevant zu wissen, welche Art von Veranstaltungen im Namen des Programms AjF stattfinden, um einen einheitlichen Standard herstellen und halten zu können.

Bereits in der Dokumentation zur Abrechnung der Verkehrssicherheitstage werden viele Aspekte erfasst, die der Programmsteuerung dienlich sein können (z. B. abgerechnete Aktionselemente und Projektbausteine, Ablauf der Veranstaltung, Kooperationen). Diese Informationen werden jedoch bislang nur zur Prüfung der Abrechnung verwendet und nicht umfassend ausgewertet, um mehr über die Umsetzungsrealität zu erfahren. Wie bereits in Phase I empfohlen (vgl. FUNK, HIESINGER, JÖRG 2016: 68), sollten diese Angaben der Umsetzer – gegebenenfalls erweitert um weitere relevante Aspekte – für ein statistisches Monitoring der Programmumsetzung verwendet werden.

Darüber hinaus sollte überlegt werden, auch anonym und unabhängig von der Abrechnung zu erfassen, wie die Umsetzung des Zielgruppenprogramms vor Ort tatsächlich realisiert wird. Um dabei ein ehrliches Bild – mit möglichst geringer sozialer Erwünschtheit im Antwortverhalten – zu erhalten, ist es notwendig, die Anonymität der diesbezüglichen Angaben durchgängig zu gewährleisten. Wichtig wäre bei der Durchführung dieser Maßnahme ebenso, dass diese von den Programmumsetzern nicht als weitere Vorgabe und Hürde der Umsetzung aufgefasst wird, sondern als freiwilliges Feedbackinstrument. Bei der Entwicklung eines geeigneten (Online-)Instruments könnte sich dabei – neben der im vorliegenden Bericht vorgestellten Befragung der Umsetzer und dem „Datenblatt Aktionstag“ – auch an dem Leitfaden zur Dokumentation von Projekttagen von KRAMPE, GROSSMANN (2006: 61ff) orientiert werden.

Literatur

- BERK, L. E. (2011)
Entwicklungspsychologie. München: Pearson Studium.
- BLINDENBACHER, W. (2011)
Crash Kurs NRW – Gemeinsam Leben schützen! In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 57. Jg., Heft 2: 96-98.
- [BMVI] BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR (2015)
Halbzeitbilanz des Verkehrssicherheitsprogramms 2011-2020. Berlin: BMVI.
- CHEN, H.; COHEN, P.; CHEN, S. (2010).
How big is a big odds ratio? Interpreting the magnitudes of odds ratios in epidemiological studies. *Communications in Statistics – Simulation and Computation* 39(4), 860–864.
- COHEN, J. (1988).
Statistical Power Analysis for the Behavioral Sciences. 2nd Edition. Lawrence Erlbaum Associates.
- [DESTATIS] STATISTISCHES BUNDESAMT (2017a)
Verkehrsunfälle. Unfälle von 15- bis 17-Jährigen im Straßenverkehr. 2016. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt.
- [DESTATIS] STATISTISCHES BUNDESAMT (2017b)
Verkehrsunfälle. Unfälle von 18- bis 24-Jährigen im Straßenverkehr. 2016. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt.
- DÖRING, N.; BORTZ, J. (2016)
Forschungsmethoden und Evaluation in den Sozial- und Humanwissenschaften (5. Auflage). Berlin, Heidelberg: Springer.
- FIELD, A. (2009)
Discovering Statistics Using SPSS. Third Edition. London: SAGE Publications Ltd.
- FUNK, W.; SCHRAUTH, B. (2016a)
Fahranfängerbefragung 2014: 17-jährige Teilnehmer und 18-jährige Nichtteilnehmer am Begleiteten Fahren. Ansatzpunkte zur Optimierung des Maßnahmenansatzes „Begleitetes Fahren ab 17“. Forschungsprogramm Straßenverkehrssicherheit FE 82.362 / 2009 und FE 82.0585 / 2013. Schlussbericht zum 31. August 2016. Nürnberg: Institut für empirische Soziologie.
- FUNK, W.; SCHRAUTH, B. (2016b)
Evaluation Fahrsicherheitsprojekt „Mission Zero“. Schlussbericht zum 30. September 2016. Nürnberg: Institut für empirische Soziologie.
- FUNK, W.; JÖRG, V. (2015)
Evaluation des Zielgruppenprogramms „Aktion junge Fahrer“ (DVW) – Phase I. Forschungsprogramm Straßenverkehrssicherheit, FE 81.0008 / 2015. Zwischenbericht zum 15. November 2015. Nürnberg: Institut für empirische Soziologie
- FUNK, W.; STUMPF, F. (2014)
Methodenstudie „Modellversuch AM15“. Forschungsprogramm Straßenverkehrssicherheit FE 82.0593 / 2013. Schlussbericht zum 31. Juli 2014. Nürnberg: Institut für empirische Soziologie.
- FUNK, W.; GRÜNINGER, M. (2010)
Begleitetes Fahren ab 17 Jahre – Prozessevaluation des bundesweiten Modellversuchs. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 213. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- FUNK, W.; BENDER, D.; ROSSNAGEL, T. (2018)
Evaluation der Zielgruppenprogramme „Kind und Verkehr“ (DVR, DVW) und „Kinder im Straßenverkehr“ (DVW) – Phase II. Forschungsprogramm Straßenverkehrssicherheit FE 81.0013 / 2016. Entwurf des Schlussberichts zum 29. März 2018. Nürnberg: Institut für empirische Soziologie.
- FUNK, W.; SCHRAUTH, B.; ROSSNAGEL, T. (2018)
Evaluation des Modellversuchs AM15: Teil 2 – Befragungsstudie. Forschungsprogramm Straßenverkehrssicherheit FE 82.0636/2015. Aktualisierter Schlussbericht. Nürnberg: Institut für empirische Soziologie.
- FUNK, W.; BENDER, D.; ROSSNAGEL, T. (2017)
Evaluation des Zielgruppenprogramms „Aktion junge Fahrer“ (DVW) – Phase II. Forschungsprogramm Straßenverkehrssicherheit FE 81.0014/2016. Zwischenbericht. Nürnberg: Institut für empirische Soziologie.
- FUNK, W.; ROSSNAGEL, T.; BENDER, D. (2017)
Evaluation des Zielgruppenprogramms „Aktion junge Fahrer“ (DVW) – Phase II. Forschungsprogramm Straßenverkehrssicherheit FE 81.0014/2016. Sachstandsbericht zum 31. Juli 2017. Nürnberg: Institut für empirische Soziologie.

- FUNK, W.; HIESINGER, K.; JÖRG, V. (2016)
Evaluation des Zielgruppenprogramms „Aktion junge Fahrer“ (DVW) – Phase I. Forschungsprogramm Straßenverkehrssicherheit FE 81.0008 / 2015. Schlussbericht zum 15. Juni 2016. Nürnberg: Institut für empirische Soziologie.
- FUNK, W.; SCHNEIDER, A. H.; ZIMMERMANN, R.; GRÜNINGER, M. (2012)
Mobilitätsstudie Fahrenanfänger. Entwicklung der Fahrleistung und Autobenutzung am Anfang der Fahrkarriere. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 220. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- HOLTE, H. (2012)
Einflussfaktoren auf das Fahrverhalten und das Unfallrisiko junger Fahrerinnen und Fahrer. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 229. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- HOLTE, H.; PFAFFEROTH, I. (2015)
Wirkungsmechanismen und Erfolgsfaktoren von Verkehrssicherheitskampagnen. In: KLIMMT, C.; MAURER, M.; HOLTE, H.; BAUMANN, E. (Hrsg.): Verkehrssicherheitskommunikation. Beiträge der empirischen Forschung zur strategischen Unfallprävention. Wiesbaden: Springer VS, 99-116.
- KRAMPE, A.; GROSSMANN, H. (2006)
Mobile Verkehrserziehung junger Fahrenanfänger. Schlussbericht zur formativen Evaluation des Modellversuchs „Move – Modellprojekt Fahrenanfänger“. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 177. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- LIEBER, K. (2015)
Heute fahren wir nach der Party mit dem Bob. Ein originelles Präventionsprogramm gegen Alkohol im Straßenverkehr zeigt Wirkung bei Jugendlichen. In: Zeitschrift für VerkehrsErziehung, 65. Jg., Heft 2: 10-11.
- McKENNA, F. (2010)
Education in Road Safety. Are we getting it right? Report Number: 10/113. London: RAC Foundation.
http://www.racfoundation.org/assets/rac_foundation/content/downloadables/education_in_road_safety_-_mckenna_-_20080910_-_report.pdf, aufgerufen am 08.10.2010]
- NEUMANN, S. (2012)
Total abgefahren. Die Polizei möchte mit „Crash Kurs NRW“ Jugendlichen helfen und Unfallzahlen senken. In: Zeitschrift für VerkehrsErziehung, 62. Jg. Heft 3: 6-7.
- PEDUZZI, P.; CONCATO, J.; KEMPER, E.; HOLFORD, T.; FEINSTEIN, A. (1996)
A Simulation Study of the Number of Events per Variable in Logistic Regression Analysis. In: Journal of clinical epidemiology, 49(12), 1373-1379.
- REIFENHÄUSER, C.; HOFFMANN, S. G.; KEGEL, T. (2012)
Freiwilligen-Management. Walhalla Fachverlag.
- SCHADE, F.; HEINZMANN, H. (2011)
Sicherheitseffektivität des Begleiteten Fahrens ab 17. Summative Evaluation. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M218. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- SCHNELL, R.; HILL, P. B.; ESSER, E. (2005)
Methoden der empirischen Sozialforschung. 7., völlig überarbeitete und erweiterte Auflage. München: Oldenbourg Wissenschaftsverlag.
- SILBEREISEN, R. K.; WEICHOLD, K. (2012)
Jugend (12-19 Jahre). In: SCHNEIDER, W.; LINDENBERGER, U. (Hrsg.): Entwicklungspsychologie. Weinheim: Beltz, 235-258.
- TABACHNIK, B.; FIDELL, L. (1996)
Using Multivariate Statistics. Third Edition. Northridge: California State University.
- UTZMANN, I. (2008)
Summative Evaluation der Verkehrserziehung und -aufklärung. Hamburg. Verlag Dr. Kovac.
- VITTINGHOFF, E.; MCCULLOCH, C. (2006)
Relaxing the Rule of Ten Events per Variable in Logistic and Cox Regression. In: American Journal of Epidemiology 165 (6): 710-718.
- VLAKVELD, W. P.; WREN, E. (2013)
Training drivers to have the insight to avoid emergency situations, not the skills to overcome emergency situations. Position paper of the International Road Federation IRF, Washington, D.C.
- WILLMES-LENZ, G.; GROSSMANN, H.; BAHR, M. (2010)
Weiterentwicklung der Fahrenanfängervorbereitung in Deutschland. Zentrale Aufgabenstellungen und Maßnahmenperspektiven. Diskussionspapier zur 1. Fachwerkstatt „Entwicklung eines Rahmenkonzepts für die Weiterentwicklung der Fahrenanfängervorbereitung in Deutschland“. Entwurfsfassung vom 24.06.2010. Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen.

WITTENBERG, R.; CRAMER, H.; VICARI, B. (2014)

Datenanalyse mit IBM SPSS Statistics. Eine syntaxorientierte Einführung. Konstanz, München: UVK.

[DVW] DEUTSCHE VERKEHRSWACHT (ohne Jahr)

Infolyer „Schnell kann alles vorbei sein“. Berlin: DVW.

Verzeichnis der Programmmaterialien

[DVW] DEUTSCHE VERKEHRSWACHT (2014)

Aufklärungs- und Erziehungsmaßnahmen zur Bekämpfung der Verkehrsunfälle, Kapitel 1202 – Titel 68607-729. Projekt „Aktion junge Fahrer“. Berlin: DVW.

[DVW] DEUTSCHE VERKEHRSWACHT (2015a)

Programm „Aktion junge Fahrer“ (AjF). Programmbeschreibung. Berlin: DVW.

[DVW] DEUTSCHE VERKEHRSWACHT (2015b)

Aktionselemente 2015 – Aktion junge Fahrer. Berlin: DVW.

[DVW] DEUTSCHE VERKEHRSWACHT (2015c)

Übersicht über die Bundesprogramme der Deutschen Verkehrswacht e.V. Berlin: DVW.

[DVW] DEUTSCHE VERKEHRSWACHT (2016)

Projektantrag „Aktion junge Fahrer“. Berlin: DVW.

[DVW] DEUTSCHE VERKEHRSWACHT (2017a)

Projekt: Aktion junge Fahrer. Zahlenmäßige Auswertung der in den Jahren 2011 – 2016 umgesetzten Projektbausteine. Berlin: DVW.

[DVW] DEUTSCHE VERKEHRSWACHT (2017b)

„Aktion junge Fahrer“: Schwerpunktthemen 2017. Berlin: DVW.

[DVW] DEUTSCHE VERKEHRSWACHT (2017c)

Im Fokus: Ablenkung im Straßenverkehr. Berlin: DVW.

[DVW] DEUTSCHE VERKEHRSWACHT (2017d)

Qualifikationsnachweis für die Umsetzung der AjF-Projektbausteine. Berlin: DVW.

[DVW] DEUTSCHE VERKEHRSWACHT (2018a)

Projekt: Aktion junge Fahrer. Zahlenmäßige Auswertung der in den Jahren 2011 – 2017 umgesetzten Projektbausteine. Berlin: DVW.

[DVW] DEUTSCHE VERKEHRSWACHT (2018b)

Information für die Bundesprogramme 2018. Aktion junge Fahrer: Projektbausteine. Berlin: DVW.

Anhang I

Tabellenverzeichnis

Tabellenverzeichnis

2 Befunde zur Umsetzung von AjF aus Phase II der Evaluation

Tab. 2-1	Im Zielgruppenprogramm AjF umgesetzte Projektbausteine	14
----------	--	----

3 Anlage und Durchführung der Erhebungen

Tab. 3-1	Synopse des Fragenprogramms für Teilnehmer und Nichtteilnehmer an AjF-Aktionstagen	23
----------	--	----

4 Selektivitätsanalyse

Tab. 4-1	Prüf- und Kontrollgruppe: Alter (kategorisiert); Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 2)	34
Tab. 4-2	Prüf- und Kontrollgruppe: Geschlecht; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 2)	34
Tab. 4-3	Prüf- und Kontrollgruppe: Ausbildungsstatus; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 3)	34
Tab. 4-4	Prüf- und Kontrollgruppe: Klassenstufe; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 4)	34
Tab. 4-5	Prüf- und Kontrollgruppe: Ausbildungsjahr; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 5)	35
Tab. 4-6	Prüf- und Kontrollgruppe: Erreichter / angestrebter Schulabschluss (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 7)	35
Tab. 4-7	Prüf- und Kontrollgruppe: Bundesland der (beruflichen) Schule bzw. des Wohnortes; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 8)	36
Tab. 4-8	Prüf- und Kontrollgruppe: Regionale Verortung (dichotomisiert); Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 8)	36
Tab. 4-9	Prüf- und Kontrollgruppe: Staatsangehörigkeit (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 9)	36
Tab. 4-10	Prüf- und Kontrollgruppe: Hauptsächlich gesprochene Sprache in der Familie (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 10)	37
Tab. 4-11	Prüf- und Kontrollgruppe: Hauptsächlich gesprochene Sprache mit Freunden (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 11)	37
Tab. 4-12	Prüf- und Kontrollgruppe: Migrationshintergrund (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 9, Frage 10)	37
Tab. 4-13	Prüf- und Kontrollgruppe: Fahrerlaubnisbesitz; Befragungszeitpunkt t_0 (ohne Fragennummer)	38
Tab. 4-14	Prüf- und Kontrollgruppe: Bereits erworbene Fahrerlaubnisklassen (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 15)	39
Tab. 4-15	Prüf- und Kontrollgruppe: Derzeitige Fahrausbildung; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 14)	39
Tab. 4-16	Prüf- und Kontrollgruppe: Fahrerlaubnisklasse der derzeitigen Fahrausbildung (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 14)	39
Tab. 4-17	Prüf- und Kontrollgruppe: Häufigkeit der Pkw-Nutzung unter Fahrerlaubnisinhabern; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 16)	40
Tab. 4-18	Prüf- und Kontrollgruppe: Nutzungshäufigkeit von motorisierten Zweirädern; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 16)	41
Tab. 4-19	Prüf- und Kontrollgruppe: Informierung über Verkehrssicherheit in den letzten 12 Monaten; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 12)	41
Tab. 4-20	Prüf- und Kontrollgruppe: Informationsquellen zur Verkehrssicherheit (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 13)	42
Tab. 4-21	Prüf- und Kontrollgruppe: Sonstige Informationsquellen zur Verkehrssicherheit (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 13)	42
Tab. 4-22	Prüf- und Kontrollgruppe: Normorientierung; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 22)	45
Tab. 4-23	Zusammenfassung der Regressionsanalysen zur Normorientierung; Befragungszeitpunkt t_0	46
Tab. 4-24	Prüf- und Kontrollgruppe: Extramotive der Verkehrsteilnahme; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 21)	48

Tab. 4-25	Zusammenfassung der Regressionsanalysen zu den Extramotiven der Verkehrsteilnahme; Befragungszeitpunkt t_0	48
Tab. 4-26	Prüf- und Kontrollgruppe: Erwartete Konsequenzen Anderer; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 20)	49
Tab. 4-27	Zusammenfassung der Regressionsanalysen zu den erwarteten Konsequenzen Anderer; Befragungszeitpunkt t_0	51

5 AjF-Ziel: Adäquatere Selbsteinschätzung

Tab. 5-1	Prüf- und Kontrollgruppe: Einschätzung der eigenen Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung und -vermeidung; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 23)	54
Tab. 5-2	Zusammenfassung der Regressionsanalysen zur Einschätzung der eigenen Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung und -vermeidung; Befragungszeitpunkt t_0	54
Tab. 5-3	Prüfgruppe: Zentrale Maße zur Veränderung der Einschätzung der eigenen Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung und -vermeidung zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_1	56
Tab. 5-4	Prüf- und Kontrollgruppe: Veränderung der Einschätzung der eigenen Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung und -vermeidung zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_2	57
Tab. 5-5	Prüf- und Kontrollgruppe: Selbstberichtete Veränderungen der Einschätzung von Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung und -vermeidung; Befragungszeitpunkt t_2 (Frage 9)	58
Tab. 5-6	Prüf- und Kontrollgruppe: Zutrauen in die eigenen Fahrfertigkeiten; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 24).....	60
Tab. 5-7a	Zusammenfassung der Regressionsanalysen zum Zutrauen in die eigenen Fahrfertigkeiten; Befragungszeitpunkt t_0 (Teil 1 von 2)	61
Tab. 5-7b	Zusammenfassung der Regressionsanalysen zum Zutrauen in die eigenen Fahrfertigkeiten; Befragungszeitpunkt t_0 (Teil 2 von 2)	61
Tab. 5-8	Prüfgruppe: Zentrale Maße zur Veränderung des Zutrauens in die eigenen Fahrfertigkeiten zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_1	62
Tab. 5-9	Prüf- und Kontrollgruppe: Veränderung der Angaben zum Zutrauen in die eigenen Fahrfertigkeiten zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_2	65
Tab. 5-10	Prüf- und Kontrollgruppe: Selbstberichtete Veränderungen zum Zutrauen in die eigenen Fahrfertigkeiten; Befragungszeitpunkt t_2 (Frage 11)	67

6 AjF-Ziel: Gefahrensensibilisierung

Tab. 6-1a	Prüf- und Kontrollgruppe: Gefährdungseinschätzung potenziell kritischer Fahrsituationen; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 25) (Teil 1 von 2)	70
Tab. 6-1b	Prüf- und Kontrollgruppe: Gefährdungseinschätzung potenziell kritischer Fahrsituationen; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 25) (Teil 2 von 2)	71
Tab. 6-2a	Zusammenfassung der Regressionsanalysen zur Gefährdungseinschätzung potenziell kritischer Fahrsituationen; Befragungszeitpunkt t_0 (Teil 1 von 3).....	72
Tab. 6-2b	Zusammenfassung der Regressionsanalysen zur Gefährdungseinschätzung potenziell kritischer Fahrsituationen; Befragungszeitpunkt t_0 (Teil 2 von 3).....	72
Tab. 6-2c	Zusammenfassung der Regressionsanalysen zur Gefährdungseinschätzung potenziell kritischer Fahrsituationen; Befragungszeitpunkt t_0 (Teil 3 von 3).....	73
Tab. 6-3	Prüfgruppe: Zentrale Maße zur Veränderung der Gefährdungseinschätzung potenziell kritischer Fahrsituationen zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_1	74
Tab. 6-4a	Prüf- und Kontrollgruppe: Veränderung der Angaben zur Gefährdungseinschätzung potenziell kritischer Fahrsituationen zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_2 (Teil 1 von 2)	76
Tab. 6-4b	Prüf- und Kontrollgruppe: Veränderung der Angaben zur Gefährdungseinschätzung potenziell kritischer Fahrsituationen zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_2 (Teil 2 von 2)	77
Tab. 6-5	Prüf- und Kontrollgruppe: Selbstberichtete Veränderungen zur Gefahrensensibilisierung; Befragungszeitpunkt t_2 (Frage 13).....	80
Tab. 6-6	Prüf- und Kontrollgruppe: Einstellungen zur Normeinhaltung; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 19)	81

Tab. 6-7a	Zusammenfassung der Regressionsanalysen zu Einstellungen zur Normeinhaltung; Befragungszeitpunkt t_0 (Teil 1 von 2)	83
Tab. 6-7b	Zusammenfassung der Regressionsanalysen zu Einstellungen zur Normeinhaltung; Befragungszeitpunkt t_0 (Teil 2 von 2)	83
Tab. 6-8	Prüfgruppe: Zentrale Maße zur Veränderung der Einstellungen zur Normeinhaltung zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_1	85
Tab. 6-9	Prüf- und Kontrollgruppe: Veränderung der Einstellungen zur Normeinhaltung zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_2	87
Tab. 6-10	Prüf- und Kontrollgruppe: Selbstberichtete Veränderungen der Einstellungen zur Normeinhaltung; Befragungszeitpunkt t_2 (Frage 7)	89
Tab. 6-11	Prüf- und Kontrollgruppe: Art der selbstberichteten Veränderungen der Einstellungen zur Normeinhaltung; Befragungszeitpunkt t_2 (Frage 7)	89

7 AjF-Ziel: Sicheres Verhalten im Straßenverkehr

Tab. 7-1	Prüf- und Kontrollgruppe: Häufigkeiten und Maße der zentralen Tendenz zum allgemeinen Verkehrsverhalten; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 17)	93
Tab. 7-2a	Zusammenfassung der Regressionsanalysen zum allgemeinen Verkehrsverhalten; Befragungszeitpunkt t_0 (Teil 1 von 2)	94
Tab. 7-2b	Zusammenfassung der Regressionsanalysen zum allgemeinen Verkehrsverhalten; Befragungszeitpunkt t_0 (Teil 2 von 2)	94
Tab. 7-3	Prüfgruppe: Zentrale Maße zur Veränderung des allgemeinen Verkehrsverhaltens zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_1	95
Tab. 7-4	Prüf- und Kontrollgruppe: Veränderung der Angaben zum allgemeinen Verkehrsverhalten zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_2	97
Tab. 7-5	Prüf- und Kontrollgruppe: Selbstberichtete Veränderungen zum allgemeinen Verkehrsverhalten; Befragungszeitpunkt t_2 (Frage 4)	100
Tab. 7-6	Prüf- und Kontrollgruppe: Art der selbstberichteten Veränderungen zum allgemeinen Verkehrsverhalten; Befragungszeitpunkt t_2 (Frage 4)	100
Tab. 7-7	Prüf- und Kontrollgruppe: Häufigkeiten und Maße der zentralen Tendenz zu Fehlverhaltensweisen in den letzten zwei Wochen; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 18) ...	101
Tab. 7-8	Zusammenfassung der Regressionsanalysen zu Fehlverhaltensweisen in den letzten zwei Wochen; Befragungszeitpunkt t_0	102
Tab. 7-9	Prüfgruppe: Zentrale Maße zur Veränderung der Angaben zu Fehlverhaltensweisen in den letzten zwei Wochen zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_1	103
Tab. 7-10	Prüf- und Kontrollgruppe: Veränderung der Angaben zu Fehlverhaltensweisen in den letzten zwei Wochen zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_2	104
Tab. 7-11	Prüfgruppe: Umgesetzte Einstellungs- und Verhaltensänderung infolge des AjF-Aktionstages (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_1 (Frage 10)	106
Tab. 7-12	Prüfgruppe: Geplante Einstellungs- und Verhaltensänderung infolge des AjF-Aktionstages (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_1 (Frage 11)	106
Tab. 7-13	Prüf- und Kontrollgruppe: Selbstberichtete Veränderungen verkehrssicherheitsrelevanter Einstellungen und Verhaltensweisen; Befragungszeitpunkt t_2 (Frage 14)	107
Tab. 7-14	Prüf- und Kontrollgruppe: Art der selbstberichteten Veränderungen verkehrssicherheitsrelevanter Einstellungen und Verhaltensweisen ; Befragungszeitpunkt t_2 (Frage 14)	107

8 Umsetzungstreue im Programm „Aktion junge Fahrer“

Tab. 8-1	AjF-Veranstaltungsmonat; Datenblatt Aktionstag (Frage 13) und von der DVW abgerechnete Veranstaltungen	109
Tab. 8-2	Bundesland der AjF-Veranstaltung; Datenblatt Aktionstag (Frage 13) und von der DVW abgerechnete Veranstaltungen	110

Tab. 8-3	Angebote AjF-Aktionselemente (Mehrfachantworten); AjF-Teilnehmer zu den Befragungszeitpunkten t_1 (Frage 12) und t_2 (Frage 15), „Datenblatt Aktionstag“ (Frage 7) und AjF-Umsetzer (Frage 95).....	114
Tab. 8-4	Prüfgruppe: Vergleich der Angaben von AjF-Teilnehmern und Antragstellern zu den angebotenen Aktionselementen; „Datenblatt Aktionstag“ (Frage 7) und AjF-Teilnehmer zu den Befragungszeitpunkten t_1 (Frage 12) und t_2 (Frage 15)	116
Tab. 8-5	Prüfgruppe: Übersicht zu signifikanten Effekten des Ausprobierens von Aktionselementen im Vergleich zum Zuschauen, auf deren Bewertung.....	128
Tab. 8-6	Aktive und pausierende AjF-Umsetzer, die Aktionselemente betreuen: Verhalten beim Betreuen der Aktionselemente; Umsetzerbefragung (Frage 96)	128
Tab. 8-7	Alle AjF-Umsetzer: Eigene Durchführung von Diskussionsrunden / Projektbausteinen; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 87)	129
Tab. 8-8	AjF-Teilnehmer zu den Zeitpunkten t_1 (Frage 15) und t_2 (Frage 18), „Datenblatt Aktionstag“ (Frage 8) und aktive und pausierende AjF-Antragsteller / Koordinatoren / Durchführende von Projektbausteinen der AjF-Umsetzerbefragung (Frage 87): Angebotene Diskussionsrunden / Projektbausteine.....	131
Tab. 8-9	Hinderungsgründe zur Durchführung von Projektbausteinen (Mehrfachantworten); Datenblatt Aktionstag (Frage 11).....	131
Tab. 8-10	Sonstige Hinderungsgründe zur Durchführung von Projektbausteinen (Mehrfachantworten); Datenblatt Aktionstag (Frage 11)	132
Tab. 8-11	Prüfgruppe: Teilnahme an Diskussionsrunden / Projektbausteinen; Befragungszeitpunkte t_1 (Frage 15) und t_2 (Frage 18)	132
Tab. 8-12	Aktive und pausierende AjF-Umsetzer der Umsetzerbefragung (Frage 91), die Projektbausteine durchführen und Befragte des „Datenblatt Aktionstag“ (Frage 9): Orientierung an den Vorgaben und Beispielen der DVW.....	134
Tab. 8-13	Aktive und pausierende AjF-Antragsteller / Koordinatoren, die nicht selbst Projektbausteine durchführen und AjF-Umsetzer, die Projektbausteine durchführen: Nutzung der Vorgaben und Beispiele der DVW zu Projektbausteinen; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 93, Frage 99).....	135
Tab. 8-14	Aktive und pausierende AjF-Umsetzer, die Projektbausteine durchführen: Qualifikation für die Durchführung von Projektbausteinen; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 88).....	136
Tab. 8-15	Aktive und pausierende AjF-Umsetzer, die Projektbausteine durchführen: Eingesetzte Methoden bei der Durchführung von Projektbausteinen; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 89)	136
Tab. 8-16	Aktive und pausierende AjF-Umsetzer, die Projektbausteine durchführen: Eingesetzte Medien bei der Durchführung von Projektbausteinen; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 90)	137
Tab. 8-17	Prüfgruppe: Beurteilung der Diskussionsrunden / Projektbausteine: Fachliche Kompetenz des Moderators; Befragungszeitpunkte t_1 (Frage 16) und t_2 (Frage 19).....	137
Tab. 8-18	Prüfgruppe: Beurteilung der Diskussionsrunden / Projektbausteine: Motivierung zur Teilnahme; Befragungszeitpunkte t_1 (Frage 16) und t_2 (Frage 19)	138
Tab. 8-19	Prüfgruppe: Beurteilung der Diskussionsrunden / Projektbausteine: Umfassende Beantwortung von Fragen; Befragungszeitpunkte t_1 (Frage 16) und t_2 (Frage 19).....	138
Tab. 8-20	Prüfgruppe: Beurteilung der Diskussionsrunden / Projektbausteine: Anschauliche Vermittlung der Inhalte; Befragungszeitpunkte t_1 (Frage 16) und t_2 (Frage 19).....	139
Tab. 8-21	Prüfgruppe: Beurteilung der Diskussionsrunden / Projektbausteine: Vermittlung neuen Wissens zur Verkehrssicherheit; Befragungszeitpunkte t_1 (Frage 16) und t_2 (Frage 19)..	139
Tab. 8-22	Prüfgruppe: Beurteilung der Diskussionsrunden / Projektbausteine: Anregung zu Einstellungsänderungen; Befragungszeitpunkte t_1 (Frage 16) und t_2 (Frage 19)	140
Tab. 8-23	Prüfgruppe: Beurteilung der Diskussionsrunden / Projektbausteine: Anregung zu Verhaltensänderungen; Befragungszeitpunkte t_1 (Frage 16) und t_2 (Frage 19).....	141
Tab. 8-24	Art der weiteren Angebote am AjF-Aktionstag (Mehrfachantworten); Datenblatt Aktionstag (Frage 5)	143

Tab. 8-25	AjF-Antragsteller / Koordinatoren: Kooperationspartner am AjF-Aktionstag (Mehrfachantworten); AjF-Umsetzerbefragung (Frage 106)	143
Tab. 8-26	AjF-Antragsteller / Koordinatoren: Sonstige Kooperationspartner am AjF-Aktionstag (Mehrfachantworten); AjF-Umsetzerbefragung (Frage 106)	143
Tab. 8-27	Prüfgruppe: Am AjF-Aktionstag behandelte Themen; Datenblatt Aktionstag (Frage 12) und AjF-Teilnehmer zu den Befragungszeitpunkten t_1 (Frage 17) und t_2 (Frage 20)	145
Tab. 8-28	Am AjF-Aktionstag behandelte Themen; Datenblatt Aktionstag (Frage 12)	146
Tab. 8-29	Am AjF-Aktionstag behandelte Themen nach Aktionselementen, Projektbausteinen und sonstigen Angeboten; Datenblatt Aktionstag (Frage 12)	147
Tab. 8-30	Prüfgruppe: Globale Beurteilung des AjF-Aktionstages; Befragungszeitpunkte t_1 (Frage 18) und t_2 (Frage 21).....	149
Tab. 8-31	Positive Aspekte der AjF-Veranstaltung (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_2 (Frage 22)	149
Tab. 8-32	Negative Aspekte der AjF-Veranstaltung (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_2 (Frage 23).....	150

10 Rahmenbedingungen der Programmumsetzung

Tab. 10-1	Aktive und pausierende AjF-Umsetzer: Mitgliedschaft in Verkehrswacht; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 81)	159
Tab. 10-2	Aktive und pausierende AjF-Umsetzer: Funktion bei Verkehrssicherheitstag (Mehrfachantworten); AjF-Umsetzerbefragung (Frage 83)	160
Tab. 10-3	Alle AjF-Umsetzer: Erstmals in AjF aktiv; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 80)	160
Tab. 10-4	Pausierende und nicht mehr aktive AjF-Umsetzer: Letzte AjF-Veranstaltung; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 10)	160
Tab. 10-5	Alle AjF-Umsetzer: Dauer der Aktivität; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 10, Frage 80)....	161
Tab. 10-6	Pausierende und nicht mehr aktive AjF-Umsetzer: Grund für Pause / Inaktivität (Mehrfachantworten); AjF-Umsetzerbefragung (Frage 9)	161
Tab. 10-7	Aktive und pausierende AjF-Umsetzer: Planung der weiteren AjF-Aktivität; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 180)	161
Tab. 10-8	Aktive und pausierende AjF-Umsetzer Grund für geplante baldige Beendigung der AjF-Aktivität (Mehrfachantworten); AjF-Umsetzerbefragung (Frage 181).....	161
Tab. 10-9	Alle AjF-Umsetzer: Aktivität in weiteren Programmen; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 190)	162
Tab. 10-10	Alle AjF-Umsetzer mit Aktivität in weiteren Programmen: Art des Programms (Mehrfachantworten); AjF-Umsetzerbefragung (Frage 190)	162
Tab. 10-11	Alle AjF-Umsetzer: Beruflicher Status; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 192)	162
Tab. 10-12	Alle AjF-Umsetzer: Berufsbezeichnung; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 193)	162
Tab. 10-13	Alle AjF-Umsetzer: Umsetzung im dienstlichen Rahmen; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 82)	163
Tab. 10-14	Alle AjF-Umsetzer: Bundesland (Mehrfachantworten); AjF-Umsetzerbefragung (Frage 191).....	163
Tab. 10-15	Alle AjF-Umsetzer: Alter; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 194).....	163
Tab. 10-16	Alle AjF-Umsetzer: Geschlecht; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 195)	164
Tab. 10-17	Aktive und pausierende AjF-Umsetzer, die DVW-Mitglied sind: Beurteilung AjF-Materialien; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 107)	164
Tab. 10-18	Aktive und pausierende AjF-Umsetzer, die DVW-Mitglied sind: Beurteilung AjF; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 107)	166
Tab. 10-19	Aktive und pausierende AjF-Umsetzer, die DVW-Mitglied sind: Weitere wichtige Themen für Jugendliche / junge Erwachsene; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 114).....	167
Tab. 10-20	Aktive und pausierende AjF-Umsetzer, die DVW-Mitglied sind: Themen überarbeiten / Themen unwichtig (Mehrfachantworten); AjF-Umsetzerbefragung (Frage 115)	167

Tab. 10-21	Aktive AjF-Umsetzer: Anzahl durchgeführter Verkehrssicherheitstage 2017; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 85)	168
Tab. 10-22	Aktive AjF-Umsetzer: Noch geplante Verkehrssicherheitstage 2017; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 85)	168
Tab. 10-23	Aktive und pausierende Verantwortliche bei VST, die VST an Schule durchführen: Akquise Verkehrssicherheitstag an Schule (Mehrfachantworten); AjF-Umsetzerbefragung (Frage 101).....	169
Tab. 10-24	Aktive und pausierende Verantwortliche bei VST, die VST an Schule durchführen: Schwierigkeit der Gewinnung von Schulen; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 103).....	170
Tab. 10-25	Aktive und pausierende Verantwortliche bei VST, die VST an Schulen durchführen: Gründe schwierige Gewinnung Schulen (Mehrfachantworten); AjF-Umsetzerbefragung (Frage 104)	170
Tab. 10-26	Aktive und pausierende Verantwortliche bei VST, die keine VST an Schulen durchführen: Gründe gegen Verkehrssicherheitstage an Schulen (Mehrfachantworten); AjF-Umsetzerbefragung (Frage 102)	170
Tab. 10-27	Aktive und pausierende Verantwortliche bei VST: Schwierigkeit der Gewinnung von Ehrenamtlichen; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 103)	170
Tab. 10-28	Aktive und pausierende Verantwortliche bei VST: Gründe für schwierige Gewinnung von Ehrenamtlichen (Mehrfachantworten); AjF-Umsetzerbefragung (Frage 105)	171
Tab. 10-29	Alle AjF-Umsetzer: Am Programm AjF besonders gelungen (Mehrfachantworten); AjF-Umsetzerbefragung (Frage 118)	172
Tab. 10-30	Alle AjF-Umsetzer: Am Programm AjF nicht gelungen (Mehrfachantworten); AjF-Umsetzerbefragung (Frage 119)	172
Tab. 10-31	Alle AjF-Umsetzer: Am Programm AjF zu verbessern (Mehrfachantworten); AjF-Umsetzerbefragung (Frage 120)	173
Tab. 10-32	Aktive AjF-Umsetzer: Zufriedenheit mit Tätigkeit in AjF; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 177)	173
Tab. 10-33	Aktive AjF-Umsetzer: Belastung durch AjF; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 178).....	174
Tab. 10-34	Aktive AjF-Umsetzer: Möglichkeiten der Reduktion der Belastung durch AjF; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 179)	174
Tab. 10-35	Aktive und pausierende AjF-Umsetzer, die DVW-Mitglied sind: Zufriedenheit mit Rahmenbedingungen; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 159).....	175
Tab. 10-36	Aktive und pausierende AjF-Umsetzer, die DVW-Mitglied sind: Wunsch nach Aus- / Fortbildung; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 116).....	177
Tab. 10-37	Aktive und pausierende AjF-Umsetzer, die DVW-Mitglied sind und sich eine Aus- / Fortbildung wünschen: Themen von Aus- / Fortbildung; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 117)	177
Tab. 10-38	Aktive und pausierende AjF-Umsetzer: Wunsch nach mehr Vernetzung; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 176)	177
Tab. 10-39	Aktive und pausierende AjF-Umsetzer, die mehr Vernetzung wünschen: Art der gewünschten Vernetzung; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 176).....	177
Tab. 10-40	Aktive und pausierende AjF-Umsetzer, die DVW-Mitglied sind: Wer ist Ansprechpartner (Mehrfachantworten); AjF-Umsetzerbefragung (Frage 166)	178
Tab. 10-41	Aktive und pausierende AjF-Umsetzer, die DVW-Mitglied sind und sich nicht mit Fragen an die jeweilige Organisationsebene wenden: Vorhandensein Ansprechpartner; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 170, Frage 172, Frage 174).....	179
Tab. 10-42	Aktive und pausierende AjF-Umsetzer, die DVW-Mitglied sind und keinen Ansprechpartner haben: Wunsch nach Ansprechpartner; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 171, Frage 173)	179
Tab. 10-43	Aktive und pausierende AjF-Umsetzer, die DVW-Mitglied sind: Ansprechpartner Kontakt in letzten zwölf Monaten (Mehrfachantworten); AjF-Umsetzerbefragung (Frage 167, Frage 168, Frage 169)	179

Tab. 10-44	Aktive und pausierende AjF-Umsetzer, die DVW-Mitglied sind: Bewertung der Betreuung unterschieden nach dem Vorsitz von örtlicher oder Landesverkehrswacht sowie Kontakt zur Verkehrswacht; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 175).....	180
------------	---	-----

Anhang II
Abbildungsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis

3 Anlage und Durchführung der Erhebungen

Bild 3-1 Erhebungsdesign zur Wirkungsevaluation von AjF-Aktionstagen19

4 Selektivitätsanalyse

Bild 4-1 Kontrollgruppe: Früherer Besuch von Aktionstagen zum Thema „Verkehrssicherheit“; Befragungszeitpunkt t_0 (Kontrollgruppe Frage 13)43

5 AjF-Ziel: Adäquatere Selbsteinschätzung

Bild 5-1 Prüfgruppe: Kategorisierte Veränderungen der Einschätzung der eigenen Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung und -vermeidung zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_1 56

Bild 5-2 Prüf- und Kontrollgruppe: Kategorisierte Veränderungen der Einschätzung der eigenen Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung und -vermeidung zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_2 ...57

Bild 5-3 Prüfgruppe: Kategorisierte Veränderungen der Angaben zum Zutrauen in die eigenen Fahrfertigkeiten zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_1 63

Bild 5-4 Prüf- und Kontrollgruppe: Kategorisierte Veränderungen der Angaben zum Zutrauen in die eigenen Fahrfertigkeiten zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_2 66

6 AjF-Ziel: Gefahrensensibilisierung

Bild 6-1 Prüfgruppe: Kategorisierte Veränderungen der Angaben zur Gefährdungseinschätzung potenziell kritischer Fahrsituationen zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_1 75

Bild 6-2a Prüf- und Kontrollgruppe: Kategorisierte Veränderungen der Angaben zur Gefährdungseinschätzung kritischer Fahrsituationen zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_2 (Teil 1 von 2)78

Bild 6-2b Prüf- und Kontrollgruppe: Kategorisierte Veränderungen der Angaben zur Gefährdungseinschätzung kritischer Fahrsituationen zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_2 (Teil 2 von 2)79

Bild 6-3 Prüfgruppe: Kategorisierte Veränderungen der Einstellungen zur Normeinhaltung zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_1 85

Bild 6-4 Prüf- und Kontrollgruppe: Kategorisierte Veränderungen der Einstellungen zur Normeinhaltung zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_2 88

7 AjF-Ziel: Sicheres Verhalten im Straßenverkehr

Bild 7-1 Prüfgruppe: Kategorisierte Veränderungen der Angaben zum allgemeinen Verkehrsverhalten zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_1 96

Bild 7-2a Prüfgruppe: Kategorisierte Veränderungen der Angaben zum allgemeinen Verkehrsverhalten zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_2 (Teil 1 von 2)98

Bild 7-2b Prüfgruppe: Kategorisierte Veränderungen der Angaben zum allgemeinen Verkehrsverhalten zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_2 (Teil 2 von 2)99

Bild 7-3 Prüfgruppe: Kategorisierte Veränderungen der Angaben zu Fehlverhaltensweisen in den letzten zwei Wochen zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_1 103

Bild 7-4 Prüf- und Kontrollgruppe: Kategorisierte Veränderungen der Angaben zu Fehlverhaltensweisen in den letzten zwei Wochen zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_2 105

Bild 7-5 Prüfgruppe: Kurzfristig umgesetzte und geplante Veränderungen von Einstellungen oder Verhalten im Straßenverkehr infolge des AjF-Aktionstages; Befragungszeitpunkt t_1 (Frage 13)105

8 Umsetzungstreue im Programm „Aktion junge Fahrer“

Bild 8-1 Dauer der AjF-Veranstaltung; Datenblatt Aktionstag (Frage 1)110

Bild 8-2 AjF-Teilnehmerzahl; Datenblatt Aktionstag (Frage 1)111

Bild 8-3 Anzahl der Ehrenamtlichen pro AjF-Veranstaltung; Datenblatt Aktionstag (Frage 2)111

Bild 8-4 Anzahl der externen Experten pro AjF-Veranstaltung; Datenblatt Aktionstag (Frage 2) ...111

Bild 8-5	Charakter des AjF-Veranstaltungsortes; Datenblatt Aktionstag (Frage 3).....	112
Bild 8-6	Ablaufstruktur des AjF-Aktionstages an Schulen; Datenblatt Aktionstag (Frage 4).....	112
Bild 8-7	Prüfgruppe: Teilnahme an AjF-Aktionselementen; Befragungszeitpunkte t_1 (Frage 13) und t_2 (Frage 16).....	118
Bild 8-8	Prüfgruppe: Vermittlung neuer Inhalte zur Verkehrssicherheit – nach angebotenen AjF-Aktionselementen; Befragungszeitpunkte t_1 (Frage 14) und t_2 (Frage 17)	119
Bild 8-9	Bewertung der Aktionselemente durch die AjF-Umsetzer: Lerneffekt für die Teilnehmer; Umsetzerbefragung (Frage 97)	120
Bild 8-10	Prüfgruppe: Teilnehmermotivierung zum Ausprobieren der Aktionselemente – nach angebotenen AjF-Aktionselementen; Befragungszeitpunkte t_1 (Frage 14) und t_2 (Frage 17)...	121
Bild 8-11	Bewertung der Aktionselemente durch die AjF-Umsetzer: Motivierung der Teilnehmer; Umsetzerbefragung (Frage 97).....	121
Bild 8-12	Prüfgruppe: Verständliche Erklärung der Funktionsweise – nach angebotenen AjF-Aktionselementen; Befragungszeitpunkte t_1 (Frage 14) und t_2 (Frage 17)	122
Bild 8-13	Prüfgruppe: Spaßempfinden beim Ausprobieren – nach angebotenen AjF-Aktionselementen; Befragungszeitpunkte t_1 (Frage 14) und t_2 (Frage 17)	123
Bild 8-14	Bewertung der Aktionselemente durch die AjF-Umsetzer: Spaßempfinden der Teilnehmer; Umsetzerbefragung (Frage 97)	123
Bild 8-15	Prüfgruppe: Anregung zur Einstellungsänderung – nach angebotenen AjF-Aktionselementen; Befragungszeitpunkte t_1 (Frage 14) und t_2 (Frage 17)	124
Bild 8-16	Bewertung der Aktionselemente durch die AjF-Umsetzer: Anregung zur Einstellungsänderung; Umsetzerbefragung (Frage 97).....	125
Bild 8-17	Prüfgruppe: Anregung zur Verhaltensänderung – nach angebotenen AjF-Aktionselementen; Befragungszeitpunkte t_1 (Frage 14) und t_2 (Frage 17)	126
Bild 8-18	Bewertung der Aktionselemente durch die AjF-Umsetzer: Anregung zur Verhaltensänderung; Umsetzerbefragung (Frage 97).....	126
Bild 8-19	Aktive und pausierende AjF-Antragsteller / Koordinatoren, die nicht selbst Diskussionsrunden / Projektbausteine durchführen: Durchführung von Diskussionsrunden / Projektbausteinen; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 193).....	129
Bild 8-20	Aktive und pausierende AjF-Antragsteller / Koordinatoren / Durchführende von Projektbausteinen: Kenntnis der Vorgaben für Projektbausteine; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 84).....	133
Bild 8-21	Bewertung der Diskussionsrunden / Projektbausteine durch die AjF-Umsetzer: Vermittlung neuen Wissens zur Verkehrssicherheit; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 94).....	140
Bild 8-22	Bewertung der Diskussionsrunden / Projektbausteine durch die AjF-Umsetzer: Anregung zu Einstellungsänderungen; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 94).....	141
Bild 8-23	Bewertung der Diskussionsrunden / Projektbausteine durch die AjF-Umsetzer: Anregung zu Verhaltensänderungen; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 94)	142
Bild 8-24	Weitere Angebote am AjF-Aktionstag; Datenblatt Aktionstag (Frage 5)	142
Bild 8-25	Wahrnehmung der AjF-Teilnehmer durch die Antragsteller; Datenblatt Aktionstag (Frage 6)	148

10 Rahmenbedingungen der Programmumsetzung

Bild 10-1	Aktivität in AjF im Jahr 2017; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 8).....	159
Bild 10-2	Aktive und pausierende AjF-Umsetzer: Funktion am Verkehrssicherheitstag – zusammengefasst; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 83).....	160
Bild 10-3	Aktive Verantwortliche bei VST: Ausgefallene Verkehrssicherheitstage 2017; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 85).....	168
Bild 10-4	Aktive und pausierende Verantwortliche bei VST: Aktionstage auf Schulgelände; AjF-Umsetzerbefragung (Frage 100).....	168

Schriftenreihe

Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen

Unterreihe „Mensch und Sicherheit“

2016

M 264: **Verkehrssicherheit von Radfahrern – Analyse sicherheitsrelevanter Motive, Einstellungen und Verhaltensweisen**

von Below € 17,50

M 265: **Legalbewährung verkehrsauffälliger Kraftfahrer nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis**

Kühne, Hundertmark € 15,00

M 266: **Die Wirkung von Verkehrssicherheitsbotschaften im Fahrsimulator – eine Machbarkeitsstudie**

Wandtner
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 267: **Wahrnehmungspsychologische Analyse der Radfahraufgabe**

Platho, Paulenz, Kolrep € 16,50

M 268: **Revision zur optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung**

Sturzbecher, Luniak, Mörl € 20,50

M 269: **Ansätze zur Optimierung der Fahrschulausbildung in Deutschland**

Sturzbecher, Luniak, Mörl € 21,50

M 270: **Alternative Antriebstechnologien – Marktdurchdringung und Konsequenzen**

Schleh, Bierbach, Piasecki, Pöppel-Decker, Ulitzsch
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

2017

M 271: **Evaluation der Kampagnenfortsetzung 2013/2014 „Runter vom Gas!“**

Klimmt, Geber, Maurer, Oschatz, Süßflow € 14,50

M 272: **Marktdurchdringung von Fahrzeugsicherheitssystemen 2015**

Gruschwitz, Hölscher, Raudszus, Zlocki € 15,00

M 273: **Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung – Grundlagen und Umsetzungsmöglichkeiten in der Fahranfängervorbereitung**

TÜV | DEKRA arge tp 21 € 22,00

M 273b: **Traffic perception and hazard avoidance – Foundations and possibilities for implementation in novice driver preparation**

Bredow, Brünken, Dressler, Friedel, Genschow, Kaufmann, Malone, Mörl, Rüdél, Schubert, Sturzbecher, Teichert, Wagner, Weißé

Dieser Bericht ist die englische Fassung von M 273 und liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 274: **Fahrschulüberwachung in Deutschland – Gutachten im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen**

Sturzbecher, Bredow
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 275: **Reform der Fahrlehrerausbildung**

Teil 1: **Weiterentwicklung der Fahrlehrerausbildung in Deutschland**

Teil 2: **Kompetenzorientierte Neugestaltung der Qualifizierung von Inhabern/verantwortlichen Leitern von Ausbildungsfahrschulen und Ausbildungsfahrlehrern**

Brünken, Leutner, Sturzbecher

Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 276: **Zeitreihenmodelle mit meteorologischen Variablen zur Prognose von Unfallzahlen**

Martensen, Diependaele € 14,50

2018

M 277: **Unfallgeschehen schwerer Güterkraftfahrzeuge**

Panwinkler € 18,50

M 278: **Alternative Antriebstechnologien: Marktdurchdringung und Konsequenzen für die Straßenverkehrssicherheit**

Schleh, Bierbach, Piasecki, Pöppel-Decker, Schönebeck
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 279: **Psychologische Aspekte des Einsatzes von Lang-Lkw – Zweite Erhebungsphase**

Glaser, Glaser, Schmid, Waschulewski
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 280: **Entwicklung der Fahr- und Verkehrskompetenz mit zunehmender Fahrerfahrung**

Jürgensohn, Böhm, Gardas, Stephani € 19,50

M 281: **Rad-Schulwegpläne in Baden-Württemberg – Begleit-evaluation zu deren Erstellung mithilfe des WebGIS-Tools**

Neumann-Opitz € 16,50

M 282: **Fahrverhaltensbeobachtung mit Senioren im Fahrsimulator der BAST Machbarkeitsstudie**

Schumacher, Schubert € 15,50

M 283: **Demografischer Wandel – Kenntnisstand und Maßnahmenempfehlungen zur Sicherung der Mobilität älterer Verkehrsteilnehmer**

Schubert, Gräemann, Bartmann € 18,50

M 284: **Fahranfängerbefragung 2014: 17-jährige Teilnehmer und 18-jährige Nichtteilnehmer am Begleiteten Fahren – Ansatzpunkte zur Optimierung des Maßnahmenansatzes „Begleitetes Fahren ab 17“**

Funk, Schrauth € 15,50

M 285: **Seniorinnen und Senioren im Straßenverkehr – Bedarfsanalysen im Kontext von Lebenslagen, Lebensstilen und verkehrssicherheitsrelevanten Erwartungen**

Holte € 20,50

M 286: **Evaluation des Modellversuchs AM 15**

Teil 1: **Verkehrsbewährungsstudie**

Kühne, Dombrowski

Teil 2: **Befragungsstudie**

Funk, Schrauth, Roßnagel € 29,00

M 287: **Konzept für eine regelmäßige Erhebung der Nutzungshäufigkeit von Smartphones bei Pkw-Fahrern**

Kathmann, Scotti, Huemer, Mennecke, Vollrath
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 288: **Anforderungen an die Evaluation der Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung gemäß § 70 FeV**

Klipp, Brieler, Frenzel, Kühne, Hundertmark, Kollbach, Labitzke, Uhle, Albrecht, Buchardt € 14,50

2019

M 289: Entwicklung und Überprüfung eines Instruments zur kontinuierlichen Erfassung des Verkehrsklimas

Schade, Rößger, Schlag, Follmer, Eggs
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 290: Leistungen des Rettungsdienstes 2016/17 – Analyse des Leistungsniveaus im Rettungsdienst für die Jahre 2016 und 2017

Schmiedel, Behrendt € 18,50

M 291: Versorgung psychischer Unfallfolgen

Auerbach, Surges € 15,50

M 292: Einfluss gleichaltriger Bezugspersonen (Peers) auf das Mobilitäts- und Fahrverhalten junger Fahrerinnen und Fahrer

Baumann, Geber, Klimmt, Czerwinski € 18,00

M 293: Fahranfänger – Weiterführende Maßnahmen nach dem Fahrerlaubniswerb – Abschlussbericht

Projektgruppe „Hochrisikophase Fahranfänger“ € 17,50

2020

M 294: Förderung eigenständiger Mobilität von Erwachsenen mit geistiger Behinderung

Markowetz, Wolf, Schwaferts, Luginger, Mayer, Rosin, Buchberger
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 295: Marktdurchdringung von Fahrzeugsicherheitssystemen in Pkw 2017

Gruschwitz, Hölscher, Raudszus, Schulz € 14,50

M 296: Leichte Sprache in der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung

Schrauth, Zielinski, Mederer
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 297: Häufigkeit von Ablenkung beim Autofahren

Kreuzlein, Schleinitz, Krems € 17,50

M 298: Zahlungsbereitschaft für Verkehrssicherheit

Obermeyer, Hirte, Korneli, Schade, Friebel € 18,00

M 299: Systematische Untersuchung sicherheitsrelevanten Fußgängerverhaltens

Schüller, Niestegge, Roßmerkel, Schade, Rößger, Rehberg, Maier € 24,50

M 300: Nutzungshäufigkeit von Smartphones durch Pkw-Fahrer Erhebung 2019

Kathmann, Johannsen, von Heel, Hermes, Vollrath, Huemer € 18,00

M 301: Motorräder – Mobilitätsstrukturen und Expositionsgrößen

Bäumer, Hautzinger, Pfeiffer € 16,00

M 302: Zielgruppengerechte Ansprache in der Verkehrssicherheitskommunikation über Influencer in den sozialen Medien

Duckwitz, Funk, Schliebs, Hermanns € 22,00

M 303: Kognitive Störungen und Verkehrssicherheit

Surges
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 305: Re-Evaluation des Alkoholverbots für Fahranfängerinnen und Fahranfänger

Evers, Straßgütli € 15,50

AKTUALISIERTE NEUAUFLAGE VON:

M 115: Begutachtungsleitlinien zur Krafftfahreignung – gültig ab 31. 12. 2019

Gräcmann, Albrecht € 17,50

2021

M 304: Zum Unfallgeschehen von Motorrädern

Pöppel-Decker
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 306: Stand der Wissenschaft: Kinder im Straßenverkehr

Schmidt, Funk, Duderstadt, Schreiter, Sinner, Bahlmann
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 307: Evaluation des Zielgruppenprogramms „Aktion junge Fahrer“ (DVW) – Phase II

Funk, Rossnagel, Bender, Barth, Bochert, Detert, Erhardt, Hellwagner, Hummel, Karg, Kondrasch, Schubert, Zensen
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

Fachverlag NW in der Carl Ed. Schünemann KG
Zweite Schlachtpforte 7 · 28195 Bremen
Tel. +(0)421/3 69 03-53 · Fax +(0)421/3 69 03-48

Alternativ können Sie alle lieferbaren Titel auch auf unserer Website finden und bestellen.

www.schuenemann-verlag.de

Alle Berichte, die nur in digitaler Form erscheinen, können wir auf Wunsch als »Book on Demand« für Sie herstellen.