

# Anhang III – VIII zu:

## 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 – Anhang

**bast**

## **Anhang III**

**Informationen und Materialien für  
AjF-Verantwortliche und  
Schulleiter**





An die  
ehrenamtlichen Umsetzer  
im Zielgruppenprogramm  
„Aktion junge Fahrer“

Nürnberg, im April 2017

## Wissenschaftliche Untersuchung des Zielgruppenprogramms „Aktion junge Fahrer“ (AjF)

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg (IfeS) wurde von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) mit der Durchführung der **wissenschaftlichen Untersuchung** (Evaluation) des Zielgruppenprogramms „**Aktion junge Fahrer**“ beauftragt (vgl. Verkehrswacht intern, März 2017, S. 4). Dazu sollen im Jahr 2017 Jugendliche und junge Erwachsene, die in den Bundesländern Baden-Württemberg, Nordrhein-Westfalen, Sachsen-Anhalt und Sachsen an einer AjF-Veranstaltung an einer Schule teilnehmen, einmal vor dem AjF-Aktionstag und zwei Mal danach befragt werden.

Zum Gelingen der Evaluation – konkret zur **Durchführung der Befragung der Jugendlichen vor bzw. am Aktionstag** – benötigen wir Ihre Mithilfe. Wir bitten Sie herzlich um Unterstützung des Forschungsvorhabens. Nachfolgend möchten wir Ihnen einen Überblick über das geplante Vorgehen geben:

### **1. Schritt: Wir kontaktieren Sie per Telefon oder E-Mail.**

Um organisatorische Fragen zu klären, rufen wir Sie in den nächsten Tagen an bzw. kontaktieren Sie zur Terminvereinbarung per E-Mail.

### **2. Schritt: Für alle Teilnehmer an AjF senden wir ein Informationsblatt direkt an die Schule, an der AjF stattfinden soll.**

Dort soll das Infoblatt etwa eine Woche vor dem AjF-Aktionstag an alle Schülerinnen und Schüler verteilt werden, die zu AjF eingeladen werden. Die Jugendlichen werden darin aufgefordert – bei Minderjährigen gegebenenfalls nach Rücksprache mit ihren Eltern – bereits vor dem AjF-Aktionstag zuhause einen Fragebogen im Internet auszufüllen. Dabei geht es um verschiedene Aspekte der Verkehrssicherheit junger Fahrer, die auch beim AjF-Aktionstag angesprochen werden. Um dies zu organisieren, benötigen wir die **Kontaktdaten Ihrer Ansprechperson an der Schule** und – falls es sich dabei nicht um die/den Schulleiter/in handelt – die Kontaktdaten des/der Schulleiters/in.

**3. Schritt: Wir senden „Ersatz-Fragebogen“ für volljährige Teilnehmer an AjF, die am Aktionstag online noch nicht an der Befragung teilgenommen hatten, an Sie.**

Schülerinnen und Schüler, die vergessen haben, vor dem Aktionstag den Online-Fragebogen zu AjF auszufüllen, sollen am Aktionstag selbst noch die Gelegenheit erhalten, dies nachzuholen. Hierzu senden wir Ihnen „Ersatz-Fragebogen“ zu, die Sie am Aktionstag mitnehmen und einsetzen sollen. Bitte nutzen Sie eine „Station“ des Projekttages im Klassenzimmer, bei der Sie die Schülerinnen und Schüler fragen, wer den Fragebogen noch nicht online ausgefüllt hat.

**Bitte beachten:** Minderjährige dürfen den Fragebogen **nicht am Aktionstag** ausfüllen, da hierzu keine Elternzustimmung vorliegt. Die volljährigen Schülerinnen und Schüler, die den Fragebogen nicht im Internet ausgefüllt haben, bitten Sie, dies noch im Rahmen von AjF zu tun, bevor mit dem üblichen Aktionsprogramm an dieser „Station“ weitergemacht wird.

Für Ihre AjF-Veranstaltung senden wir Ihnen zusätzlich noch ein „Datenblatt Aktionstag“ zu, das Sie selbst ausfüllen sollen.

**4. Schritt: Einsammeln der „Ersatz-Fragebogen“, Ausfüllen des „Datenblatt Aktionstag“ und Rücksendung dieser Unterlagen an das IfeS.**

Bitte füllen Sie das „Datenblatt Aktionstag“ aus und schicken Sie es zusammen mit den ausgefüllten „Ersatz-Fragebogen“ zurück an uns. Das genaue Vorgehen bei der Rücksendung sprechen wir telefonisch mit Ihnen ab.

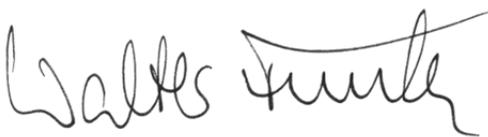
Für die nach der AjF-Veranstaltung geplante erneute Befragung der Jugendlichen benötigen wir **keine** weitere Unterstützung von Ihnen.

Für alle Ihre Fragen steht Ihnen das Evaluationsteam im IfeS gerne zur Verfügung.

**Ihr Ansprechpartner: Herr Thomas Roßnagel (Tel.: 0911 / 23 565 13;**

**E-Mail: [thomas.rossnagel@ifes.uni-erlangen.de](mailto:thomas.rossnagel@ifes.uni-erlangen.de)).**

Für heute bedanke ich mich für Ihre wohlwollende Unterstützung und verbleibe mit freundlichen Grüßen



Dr. Walter Funk

– Projektleiter der „Aktion junge Fahrer“-Evaluation im IfeS –



Marienstraße 2 · 90402 Nürnberg



Institut für empirische Soziologie  
an der Friedrich-Alexander-Universität  
Erlangen-Nürnberg

An die  
Leiterinnen und -leiter der Schulen  
mit einem Verkehrssicherheitstag im  
Zielgruppenprogramm „Aktion junge Fahrer“

Dr. Walter Funk  
Diplom-Sozialwirt

Durchwahl (0911) 23565-32  
Telefax (0911) 23565-50  
E-Mail: walter.h.funk@ifes.uni-erlangen.de  
<http://www.ifes.uni-erlangen.de>

Nürnberg, im April 2017

**Betreff:** Befragung von Schülerinnen und Schülern zum Verkehrssicherheitstag „Aktion junge Fahrer“ (AjF) im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)  
**Hier:** Information der Schulleitung und Antrag auf Genehmigung der Verteilung von Informationsblättern

Sehr geehrte Frau Schulleiterin, sehr geehrter Herr Schulleiter,

an Ihrer Schule soll ein Verkehrssicherheitstag der Verkehrswacht zum Thema „Aktion junge Fahrer“ (AjF) stattfinden. Im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), einer Behörde des Bundesverkehrsministeriums, führen wir im Jahr 2017 die wissenschaftliche Evaluation dieses Zielgruppenprogramms für die im Straßenverkehr besonders gefährdete Gruppe der sog. „jungen Fahrer“ durch.

Die wissenschaftliche Evaluation findet in Zusammenarbeit mit der Deutschen Verkehrswacht und ihren Landesverbänden statt. Zur Wirkungsabschätzung der „Aktion junge Fahrer“ sollen alle Schülerinnen und Schüler, die an der „Aktion junge Fahrer“ teilnehmen, befragt werden. In ganz Nordrhein-Westfalen werden deshalb alle Schulleiterinnen und Schulleiter, an deren Schulen ein AjF-Verkehrssicherheitstag stattfinden soll, mit diesem Schreiben über die geplante Befragung informiert und um Genehmigung der Schülerbefragung gebeten.

#### Wie soll die Schülerbefragung ablaufen?

- Alle Schülerinnen und Schüler sollen die Gelegenheit haben, bereits **vor** dem AjF-Verkehrssicherheitstag **außerhalb des Schulkontextes** an einer Online-Befragung zur Verkehrssicherheit junger Fahrer teilzunehmen.
- Um den Befragungsaufwand so gering wie möglich zu halten, bitten wir Sie, **in der Woche vor dem AjF-Verkehrssicherheitstag** ein Informationsblatt über die Befragung an alle Schülerinnen und Schüler aus den Klassen, die an der „Aktion junge Fahrer“ teilnehmen sollen, zu verteilen. Der Flyer enthält Informationen zur Befragung für Schüler und Eltern und bittet die Eltern der minderjährigen Schüler, diese an der Befragung teilnehmen zu lassen.
- Die Verkehrswacht bringt zum Aktionstag noch Papierexemplare des Fragebogens mit und gibt an einer der AjF-„Stationen“ volljährigen Schülern, die vergessen haben an der Online-Befragung teilzunehmen, die Möglichkeit, dies noch am Aktionstag zu tun.

In dieser Befragung werden alle Jugendlichen und jungen Erwachsenen abschließend nach ihrer E-Mail-Adresse oder Handynummer gefragt. Dies dient dazu, dieselben Personen zwei Wochen und noch einmal zwei Monate nach dem Aktionstag erneut zu kontaktieren und um ihre Meinung zum Verkehrssicherheitstag selbst und erneut zu Aspekten der Verkehrssicherheit junger Fahrer zu befragen. Außerdem werden unter den Befragten 100 Amazon-Gutscheine im Wert von je 20 Euro verlost und per E-Mail zugestellt. Die Kontaktdaten werden getrennt von den inhaltlichen Antworten der Befragten gespeichert und nur für die Kontaktierung zu Befragungen nach dem

Aktionstag bzw. die Zustellung der Amazon-Gutscheine verwendet. Unser Institut sichert die Einhaltung der einschlägigen Datenschutzvorschriften zu. Bei der Datenauswertung und Berichterstattung befinden sich keine Kontaktdaten mehr im Datensatz.

Die Befragungen nach dem Aktionstag finden online statt. Eine weitere Mitwirkung Ihrer Schule ist dazu nicht erforderlich.

Zu Ihrer Information finden Sie beiliegend ein Musterexemplar des Informationsblattes für die Schüler und ihre Eltern sowie des eingesetzten Fragebogens. Wir bitten Sie herzlich, das beschriebene Forschungsvorhaben durch Ihre Genehmigung zu unterstützen. Da der Verkehrssicherheitstag der „Aktion junge Fahrer“ auf dem Gelände Ihrer Schule stattfindet, ist das Forschungsvorhaben ohne Ihre Mitwirkung nicht durchführbar. Die volljährigen Schülerinnen / Schüler werden durch die kurze Befragung am Tag des Aktionstags nur minimal (Befragungsdauer ca. 15 Minuten) in Anspruch genommen. Die Evaluation dient der Verbesserung der verkehrserzieherischen Prävention im Rahmen von entsprechenden Aktionstagen an Schulen.

Die Teilnahme an der Befragung ist für die Schülerinnen und Schüler selbstverständlich freiwillig und eine Nichtteilnahme bleibt folgenlos. Die Datenauswertung erfolgt pseudonymisiert, d. h. ohne Personenmerkmale (die Kontaktdaten sind durch Nummern ersetzt), unter Beachtung der Vorschriften des Bundesdatenschutzgesetzes. In der Ergebnisberichterstattung werden nur Ergebnisse für Gruppen von Schülern berichtet.

Noch einmal zusammengefasst:

Auftraggeber der Studie:

Bundesanstalt für Straßenwesen, Brüderstr. 53, 51427 Bergisch Gladbach

Projektleitung und Organisation des Projektes im IfeS:

Dr. Walter Funk, Tel.: 0911 / 23 565 32; E-Mail: [walter.h.funk@ifes.uni-erlangen.de](mailto:walter.h.funk@ifes.uni-erlangen.de)

Wissenschaftliche Mitarbeiter/innen (alle IfeS):

Désirée Bender, Tel.: 0911 / 23 565 13; E-Mail: [desiree.bender@ifes.uni-erlangen.de](mailto:desiree.bender@ifes.uni-erlangen.de)

Thomas Rossnagel, Tel.: 0911 / 23 565 13; E-Mail: [thomas.rossnagel@ifes.uni-erlangen.de](mailto:thomas.rossnagel@ifes.uni-erlangen.de)

Datenschutzbeauftragter im IfeS:

Dr. Stefan Zapfel, Tel.: 0911 / 23 565 33; E-Mail: [stefan.zapfel@ifes.uni-erlangen.de](mailto:stefan.zapfel@ifes.uni-erlangen.de)

Für evtl. Rückfragen stehe ich Ihnen per E-Mail ([walter.funk@ifes.uni-erlangen.de](mailto:walter.funk@ifes.uni-erlangen.de)) oder Telefon (0911 / 23 565 32) gerne zur Verfügung.

Ein Mitarbeiter des Projektteams wird versuchen, Sie zeitnah telefonisch zu erreichen.  
Herzlichen Dank für Ihre Unterstützung!

Mit freundlichen Grüßen aus Nürnberg



Dr. Walter Funk  
– Projektleiter –

Anlagen



Marienstraße 2 · 90402 Nürnberg



Institut für empirische Soziologie  
an der Friedrich-Alexander-Universität  
Erlangen-Nürnberg

Dr. Walter Funk  
Diplom-Sozialwirt

Durchwahl (0911) 23565-32  
Telefax (0911) 23565-50  
E-Mail: [walter.h.funk@ifes.uni-erlangen.de](mailto:walter.h.funk@ifes.uni-erlangen.de)  
<http://www.ifes.uni-erlangen.de>

An die  
verantwortlichen ehrenamtlichen Umsetzer  
im Programm „Aktion junge Fahrer“

Nürnberg, im April 2017

**Betreff:** Befragung von Schülerinnen und Schülern zum Verkehrssicherheitstag „Aktion junge Fahrer“ (AjF) im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)  
**Hier:** Ersatzfragebogen für volljährige Schülerinnen und Schüler

Sehr geehrte Damen und Herren,

beiliegend schicken wir Ihnen wie vorab telefonisch besprochen Ersatz-Fragebogen für die volljährigen Teilnehmer am AjF-Aktionstag. Bitte verteilen Sie diese an diejenigen volljährigen Schülerinnen und Schüler, die nicht bereits im Vorfeld der Veranstaltung den Online-Fragebogen ausfüllen konnten. Sie erhalten außerdem ein „Datenblatt Aktionstag“, das Sie selbst ausfüllen können (das dauert nur etwa 5 Minuten) sowie eine Liste zur Eintragung der E-Mail-Adressen der ehrenamtlichen Umsetzer, die am Aktionstag mitwirken. Bitte schicken Sie die ausgefüllten Unterlagen dann mit dem beiliegenden Frankierungs-Etikett zurück an unser Institut.

Herzlichen Dank für Ihre Unterstützung und gutes Gelingen beim Aktionstag!

Informationen zum Projekt:

Im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), einer Behörde des Bundesverkehrsministeriums, führt das Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg im Jahr 2017 die wissenschaftliche Untersuchung des Zielgruppenprogramms „Aktion junge Fahrer“ durch.

Zur Untersuchung der „Aktion junge Fahrer“ sollen alle Schülerinnen und Schüler, die am Aktionstag teilnehmen, befragt werden. Dazu haben die Jugendlichen und jungen Erwachsenen von Ihrer Schule bereits im Vorfeld der Veranstaltung Informationsblätter mit der Einladung zu einer Online-Befragung zum Thema „Verkehrssicherheit“ erhalten. Um die Meinungen möglichst vieler Teilnehmender berücksichtigen zu können, bitten wir Sie zusätzlich um die Verteilung von Ersatz-Fragebogen für diejenigen volljährigen Jugendlichen, die nicht bereits im Vorfeld der Veranstaltung an der Online-Befragung teilnehmen konnten.

**Bitte beachten:** Minderjährige Teilnehmer dürfen den Ersatz-Fragebogen **nicht** ausfüllen, da hierfür keine Elterngenehmigung vorliegt!

Mit freundlichen Grüßen aus Nürnberg

Dr. Walter Funk  
– Projektleiter –



Marienstraße 2 · 90402 Nürnberg



**Institut für empirische Soziologie**  
an der Friedrich-Alexander-Universität  
Erlangen-Nürnberg

**Dr. Walter Funk**  
Diplom-Sozialwirt

Durchwahl (0911) 23565-32  
Telefax (0911) 23565-50  
E-Mail: [walter.h.funk@ifes.uni-erlangen.de](mailto:walter.h.funk@ifes.uni-erlangen.de)  
<http://www.ifes.uni-erlangen.de>

An die  
**Ansprechpartner der Schulen**  
mit AjF-Veranstaltung

Nürnberg, im April 2017

**Betreff: Befragung von Schülerinnen und Schülern zum Verkehrssicherheitstag „Aktion junge Fahrer“ (AjF) im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)**

**Hier: Informationsblätter für Schülerinnen und Schüler**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wie besprochen schicken wir Ihnen beiliegend die Informationsblätter über die Befragung für Schülerinnen und Schüler. Bitte verteilen Sie diese baldmöglichst unter den Schülerinnen und Schülern.

Die Verkehrswacht bringt zum Aktionstag noch Papierexemplare des Fragebogens mit und gibt an einer der AjF-„Stationen“ volljährigen Schülern, die vergessen haben, an der Online-Befragung teilzunehmen, die Möglichkeit, dies noch am Aktionstag zu tun.

Informationen zum Projekt:

An Ihrer Schule soll ein Verkehrssicherheitstag der Verkehrswacht zum Thema „Aktion junge Fahrer“ (AjF) stattfinden. Im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), einer Behörde des Bundesverkehrsministeriums, führen wir im Jahr 2017 die wissenschaftliche Evaluation dieses Zielgruppenprogramms für die im Straßenverkehr besonders gefährdete Gruppe der sog. „jungen Fahrer“ durch.

Die wissenschaftliche Evaluation findet in Zusammenarbeit mit der Deutschen Verkehrswacht und ihren Landesverbänden statt. Zur Wirkungsabschätzung der „Aktion junge Fahrer“ sollen alle Schülerinnen und Schüler, die an der „Aktion junge Fahrer“ teilnehmen, befragt werden.

Die Teilnahme an der Befragung ist für die Schülerinnen und Schüler selbstverständlich freiwillig und eine Nichtteilnahme bleibt folgenlos. Die Datenauswertung erfolgt pseudonymisiert, d. h. ohne Personenmerkmale (die Kontaktdaten sind durch Nummern ersetzt), unter Beachtung der Vorschriften des Bundesdatenschutzgesetzes. In der Ergebnisberichterstattung werden nur Ergebnisse für Gruppen von Schülern berichtet.

Für alle Ihre Fragen steht Ihnen das Evaluationsteam im IfeS gerne zur Verfügung.

Ihr Ansprechpartner: Herr Thomas Roßnagel (Tel.: 0911 / 23 565 13; E-Mail: [thomas.rossnagel@ifes.uni-erlangen.de](mailto:thomas.rossnagel@ifes.uni-erlangen.de)).

Herzlichen Dank für Ihre Unterstützung!

Mit freundlichen Grüßen aus Nürnberg

Dr. Walter Funk  
– Projektleiter –

**1. Wie lange dauerte der „Aktion junge Fahrer“-Aktionstag und wie viele Jugendliche und junge Erwachsene haben teilgenommen?**

Die Veranstaltung dauerte etwa  Stunden. Es haben etwa  Jugendliche und junge Erwachsene teilgenommen.

**2. Wie viele Ehrenamtliche der Verkehrswacht und externe Experten waren an der Umsetzung des „AjF“-Verkehrssicherheitstages beteiligt?**

(Bitte jeweils die Anzahl angeben!)

Ehrenamtliche der Verkehrswacht:  Externe Experten:

**3. Wo fand der Aktionstag statt?**

- Auf dem Gelände einer Schule → Bitte weiter mit Frage 4!     
  Vor einer Disco → Bitte weiter mit Frage 5!  
 Auf einem Marktplatz oder ähnlichem Ort → Bitte weiter mit Frage 5!     
  Auf einer Messe → Bitte weiter mit Frage 5!  
 Sonstiger Ort:  → Bitte weiter mit Frage 5!

**4. Wenn der Aktionstag auf dem Gelände einer Schule stattgefunden hat: Wie war der Ablauf des Verkehrssicherheitstages strukturiert?**

- Die Schüler haben verschiedene Aktionen / Projektbausteine im Klassenverband besucht.  
 Die Schüler haben einzeln oder in kleinen Gruppen die Aktionselemente / Projektbausteine besucht, für die sie sich interessieren.  
 Sonstiger Ablauf, und zwar:

**5. War am Aktionstag nur die Verkehrswacht als Veranstalter anwesend oder gab es noch andere Angebote für die Teilnehmer?**

Nein, es gab keine anderen Angebote     Ja, es gab andere Angebote und zwar:

**6. Wie haben Sie die Jugendlichen und jungen Erwachsenen insgesamt erlebt?**

Passiv	<input type="checkbox"/>	Aktiv					
Interessiert	<input type="checkbox"/>	Gelangweilt					
Wohllöbend	<input type="checkbox"/>	Kritisch					
Bereits sehr gut informiert	<input type="checkbox"/>	Noch überhaupt nicht informiert					

**7. Welche Aktionselemente / Demonstrationen wurden angeboten? (Bitte kreuzen Sie alle angebotenen Aktionselemente / Demonstrationen an!)**

- Gurtschlitten       PKW-Fahrsimulator       Reaktionstest       Motorradsimulator       Unfalldemonstration  
 Überschlagsimulator       Sehtest       Bremssimulator       Rauschbrillenparcours       Motorradschleiftest  
 Sonstiges:

**8. Welche Projektbausteine wurden angeboten? (Bitte kreuzen Sie alle angebotenen Projektbausteine an!)**

- Der Verkehrsunfall und seine Folgen → Bitte weiter mit Frage 9!       Risikofaktor Mensch → Bitte weiter mit Frage 9!  
 Designer Fahrer → Bitte weiter mit Frage 9!       Drogen → Bitte weiter mit Frage 9!  
 Fahrzeugsicherheit – Unfallfolgen → Bitte weiter mit Frage 9!       Es wurden keine Projektbausteine angeboten. → Bitte weiter mit Frage 11!

**9. Wie stark wurde sich bei der Durchführung von Projektbausteinen an den Vorgaben und Beispielen aus dem Informationsblatt der DVW zu den Projektbausteinen orientiert?**

- |                                     |                                     |  |   |  |
|-------------------------------------|-------------------------------------|--|---|--|
| <input type="checkbox"/> Sehr stark | <input type="checkbox"/> Eher stark | <input type="checkbox"/> Teils / teils | <input type="checkbox"/> Eher weniger stark | <input type="checkbox"/> Überhaupt nicht |
| ↓<br>Bitte weiter mit Frage 11!     | ↓<br>Bitte weiter mit Frage 11!     | ↓<br>Bitte weiter mit Frage 10!        | ↓<br>Bitte weiter mit Frage 10!             | ↓<br>Bitte weiter mit Frage 10!          |

**10. Aus welchen Gründen wurde sich nicht stark an den Vorgaben und Beispielen aus der Information der DVW orientiert?**

**11. Aus welchen Gründen wurden keine bzw. nicht mehr Projektbausteine angeboten? (Hier sind mehrere Antworten möglich!)**

- Der Veranstaltungsort eignete sich nicht dafür (z.B. Marktplatz, vor Disco).       Wir haben zu wenige Ehrenamtliche.  
 Wir konnten keine Person mit geeigneter Qualifikation finden.       Die Durchführung wurde uns nicht genehmigt.  
 Andere Gründe, und zwar:

**12. Wurden die folgenden Themen beim Aktionstag aufgegriffen?**

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort!)

	Nein	Ja, ...	... und zwar im Rahmen folgender Aktionselemente / Projektbausteine:
Ablenkung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>
Risikoverhalten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>
Alkohol und Drogen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>
Begleitetes Fahren	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>
Sichtbarkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>
Regelkonformität und Geschwindigkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>
Rücksichtnahme gegenüber Rad Fahrenden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>

**13. Bitte geben Sie uns noch folgende Informationen zur Veranstaltung:**

Datum:  Bundesland:  Stadt-/Landkreis:

Sehr geehrte Damen und Herren,

für die wissenschaftliche Untersuchung des Zielgruppenprogramms „Aktion junge Fahrer“ (AjF) würden wir neben den teilnehmenden Jugendlichen auch gerne die ehrenamtlichen Mitwirkenden am AjF-Verkehrssicherheitstag befragen. Wir bitten Sie daher, uns in untenstehender Tabelle die E-Mail-Adressen der Mitwirkenden anzugeben. Wir werden diese Personen dann im Verlauf der Evaluation kontaktieren und sie um die Ausfüllung eines kurzen Fragebogens im Internet bitten. Die E-Mail-Adressen werden ausschließlich zum Zweck der Kontaktaufnahme verwendet und anschließend umgehend vernichtet!

Wir danken Ihnen ganz herzlich für Ihre Unterstützung bei der weiteren Verbesserung von AjF!

Mitwirkender	E-Mail-Adresse
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
11	
12	
13	
14	
15	
16	
17	
18	
19	
20	

Falls Sie noch Fragen zur wissenschaftlichen Untersuchung von AjF haben, können Sie uns selbstverständlich gerne kontaktieren.

**Ihr Kontakt im IfeS:**

Thomas Roßnagel, IfeS, Marienstraße 2, D-90402 Nürnberg

Tel.: 0911 / 23 565 13 | Fax: 0911 / 23 565 50 | @: [thomas.rossnagel@ifes.uni-erlangen.de](mailto:thomas.rossnagel@ifes.uni-erlangen.de)

## **Anhang IV**

**AjF-Basisbefragung der Jugendlichen und jungen Erwachsenen:  
Informationsblätter und  
Erhebungsunterlagen**





Marienstraße 2 · 90402 Nürnberg



**Institut für empirische Soziologie**  
an der Friedrich-Alexander-Universität  
Erlangen-Nürnberg

**Dr. Walter Funk**  
Diplom-Sozialwirt

Durchwahl (0911) 23565-32  
Telefax (0911) 23565-50  
E-Mail: [walter.funk@ifes.uni-erlangen.de](mailto:walter.funk@ifes.uni-erlangen.de)  
<http://www.ifes.uni-erlangen.de>

## Forschungsprojekt „Evaluation ‚Aktion junge Fahrer‘ (AjF)“

Information für  
Teilnehmerinnen und Teilnehmer am  
Verkehrssicherheitstag „Aktion junge Fahrer“

Nürnberg, im Juni 2017

Online-Befragung zum Verkehrssicherheitstag  
„Aktion junge Fahrer“  
auf [www.ajf2017.de](http://www.ajf2017.de)



Liebe Schülerinnen und Schüler,

an Ihrer Schule findet bald ein **Verkehrssicherheitstag im Rahmen des Programms „Aktion junge Fahrer“ (AjF)** statt. Diese Veranstaltung wird von unserem Forschungsinstitut wissenschaftlich untersucht. Hierzu sollen alle Schülerinnen und Schüler, die an diesem Aktionstag teilnehmen, davor und danach zum Thema „Verkehrssicherheit“ befragt werden.

**Bitte machen Sie mit! Ihre Meinungen und Erfahrungen als Fahrer/in oder Mitfahrer/in sind in jedem Fall wichtig!** Egal, ob Sie in der letzten Zeit besonders viel, besonders wenig oder vielleicht sogar noch gar nicht Mofa, Moped oder Auto gefahren sind: Durch Ihre Teilnahme an der Befragung helfen Sie mit, die Verkehrssicherheit von Jugendlichen und jungen Erwachsenen weiter zu verbessern.

- Bitte nehmen Sie noch **VOR** der Veranstaltung zuhause an der kurzen Online-Befragung zum Verkehrssicherheitstag „Aktion junge Fahrer“ teil, am besten gleich heute.
- Gehen Sie hierzu einfach im Internet auf die Website [www.ajf2017.de](http://www.ajf2017.de) (bitte nicht in Google eingeben, sondern direkt in die „Adresszeile“ Ihres Internet-Browsers) oder scannen Sie den oben stehenden QR-Code.

Am Ende der Befragung können Sie an unserer **Verlosung von 100 Amazon-Gutscheinen im Wert von jeweils 20 Euro** teilnehmen.

### **Minderjährige Schülerinnen und Schüler:**

Bitte zeigen Sie dieses Informationsblatt Ihren Eltern und gehen Sie dann auf die Internetseite der Befragung [www.ajf2017.de](http://www.ajf2017.de). Dort erklären Sie Ihre Einwilligung zur Teilnahme an der Online-Befragung, indem Sie an der entsprechenden Stelle ein Häkchen setzen.

Viel Spaß beim Mitmachen und Gewinnen!

Dr. Walter Funk  
– Projektleiter –

**Bitte wenden!**

**Erläuterungen zur Befragungsteilnahme:**

- Ihre Teilnahme an der Befragung ist **freiwillig**. Wenn Sie nicht an der Befragung teilnehmen, entstehen Ihnen keine Nachteile.
- Mit der Teilnahme an der Befragung gehen Sie **keinerlei Verpflichtung** ein und es entstehen Ihnen **keine Kosten**.
- Sie können einzelne Fragen unbeantwortet lassen oder die Befragung jederzeit abbrechen.
- Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass die Auswertung der Befragung anonym und unter genauer **Beachtung der gesetzlichen Datenschutzbestimmungen** erfolgt. Niemand kann sehen, welche Person welche Antworten gegeben hat. Ergebnisse werden immer nur für Gruppen von Befragten (z. B. junge Männer und junge Frauen) berichtet.
- Die erfragten Daten werden **vertraulich** behandelt und entsprechend den Datenschutzbestimmungen der Bundesrepublik Deutschland vor dem Zugriff Unbefugter gesichert.
- Die Befragungsergebnisse werden ausschließlich für **wissenschaftliche Zwecke** verwendet.
- Die Einwilligung zur freiwilligen Teilnahme an der Befragung kann jederzeit widerrufen werden.

---

**Elterninformation  
für die Teilnahme Minderjähriger  
an der wissenschaftlichen Untersuchung  
des Verkehrssicherheitstags „Aktion junge Fahrer“**

Ihre Tochter / Ihr Sohn wird in der Schule am Verkehrssicherheitstag „Aktion junge Fahrer“ (AjF) teilnehmen und wurde zu einer **wissenschaftlichen Befragung** über diesen Aktionstag eingeladen. Dabei geht es um Einstellungen und Verhaltensweisen von Jugendlichen und jungen Erwachsenen als Fahrer oder Mitfahrer motorisierter Fahrzeuge. Die Befragung wird vom Institut für empirische Soziologie an der Universität Erlangen-Nürnberg (IfeS) im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) durchgeführt.

Die Befragung findet online statt. Am Ende der Befragung wird eine E-Mail-Adresse oder Handynummer abgefragt, um die Jugendlichen auch nach dem Aktionstag wieder zum Thema „Verkehrssicherheit“ befragen zu können. Auch die Benachrichtigung der Gewinner aus unserer **Verlosung von 100 Amazon-Gutscheinen** von je 20 Euro erfolgt per E-Mail.

Wir versichern Ihnen ausdrücklich die **Einhaltung aller datenschutzrechtlichen Vorschriften** bei dieser Befragung und dem Umgang mit den Kontaktdaten. Auf der ersten Seite des Online-Fragebogens befindet sich ein Link zu einer Zusammenfassung von Informationen zum Forschungsprojekt und zum Datenschutz. Bitte erlauben Sie Ihrer Tochter / Ihrem Sohn, an der Befragung teilzunehmen.

Vielen Dank für Ihre Unterstützung des Forschungsprojekts zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Jugendlichen und jungen Erwachsenen!

Falls Sie noch Fragen zum Forschungsprojekt oder zur Befragung haben, beantworten wir Ihnen diese gerne persönlich telefonisch oder per E-Mail. Unsere Kontaktdaten finden Sie im Briefkopf dieses Informationsblatts.

## Forschungsprojekt „Evaluation ‚Aktion junge Fahrer‘ (AjF)“

### Information für Teilnehmer am Verkehrssicherheitstag „Aktion junge Fahrer“

Liebe Schülerinnen und Schüler,

an Ihrer Schule findet heute ein **Verkehrssicherheitstag „Aktion junge Fahrer“ (AjF)** statt. Diese Veranstaltung wird von unserem Forschungsinstitut wissenschaftlich untersucht. Hierzu sollen alle Schülerinnen und Schüler, die an diesem Aktionstag teilnehmen, davor und danach zum Thema „Verkehrssicherheit“ befragt werden.

Alle Schülerinnen und Schüler haben bereits vor einigen Tagen ein entsprechendes Informationsblatt bekommen, auf dem wir sie ggf. um die Information ihrer Eltern und die Beantwortung unserer Fragen im Internet gebeten haben.

Alle volljährigen Schülerinnen und Schüler, die den Fragebogen noch nicht online ausgefüllt haben, bitten wir heute um die Teilnahme an der wissenschaftlichen Untersuchung zur „Aktion junge Fahrer“. **Bitte machen Sie mit! Ihre Meinung und Erfahrungen als Fahrer/in oder Mitfahrer/in sind in jedem Fall wichtig!** Egal, ob Sie in der letzten Zeit besonders viel, besonders wenig oder noch gar nicht Mofa, Moped oder Auto gefahren sind: Durch Ihre Teilnahme helfen Sie mit, die Verkehrssicherheit von Jugendlichen und jungen Erwachsenen weiter zu verbessern. Am Ende der Befragung können Sie an unserer **Verlosung von 100 Amazon-Gutscheinen im Wert von jeweils 20 Euro** teilnehmen.

#### Erläuterungen zur Befragungsteilnahme:

- Ihre Teilnahme an der Befragung ist **freiwillig**. Wenn Sie nicht an der Befragung teilnehmen, entstehen Ihnen keine Nachteile.
- Mit der Teilnahme an der Befragung gehen Sie **keinerlei Verpflichtung** ein und es entstehen Ihnen **keine Kosten**.
- Sie können einzelne Fragen unbeantwortet lassen oder die Befragung jederzeit abbrechen.
- Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass die Auswertung der Befragung **anonym** und unter genauer **Beachtung der gesetzlichen Datenschutzbestimmungen** erfolgt. Niemand kann sehen, welche Person welche Antworten gegeben hat. Ergebnisse werden immer nur für Gruppen von Befragten (z.B. junge Männer und junge Frauen) berichtet.
- Die erfragten Daten werden **vertraulich** behandelt und entsprechend den Datenschutzbestimmungen der Bundesrepublik Deutschland vor dem Zugriff Unbefugter gesichert.
- Die Befragungsergebnisse werden ausschließlich für **wissenschaftliche** Zwecke verwendet.
- Die Einwilligung zur freiwilligen Teilnahme an der Befragung kann jederzeit widerrufen werden.

Ausführlichere Informationen zum Datenschutz finden Sie auf der Rückseite dieses Blattes.

Hinweis: Im gesamten Fragebogen wird wegen der besseren Lesbarkeit stets nur die männliche Form benutzt. Eine Diskriminierung des weiblichen Geschlechts ist damit selbstverständlich nicht beabsichtigt.

Viel Spaß beim Mitmachen und Gewinnen!



Dr. Walter Funk  
– Projektleiter –

### Hier geht's los:

Zunächst würden wir gerne von Ihnen wissen, ob Sie einen Führerschein besitzen (z.B. für Auto oder motorisiertes Zweirad, wie Mofa, Moped, Motorrad oder Motorroller).

Nein, ich besitze keinen Führerschein

→ Bitte füllen Sie den Fragebogen für „Mitfahrer“ aus (grün markiert)

Ja, ich besitze einen Führerschein

→ Bitte füllen Sie den Fragebogen für „Fahrer“ aus (blau markiert)

---

## Informationen zur wissenschaftlichen Befragung und zum Datenschutz

**Was ist das Ziel des Forschungsprojekts?** Die Befragung von Jugendlichen und jungen Erwachsenen hilft uns bei der wissenschaftlichen Untersuchung des Programms „Aktion junge Fahrer“ (AjF). Hierzu sollen die Erfahrungen und Meinungen möglichst vieler Jugendlicher und junger Erwachsener gesammelt und ausgewertet werden.

**Wer hat das Forschungsprojekt beauftragt? Wer führt es durch?** Auftraggeber des Projekts ist die Bundesanstalt für Straßenwesen (siehe [www.bast.de](http://www.bast.de), Anschrift: Postfach 100150, 51401 Bergisch Gladbach). Mit der Durchführung wurde das Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg (IfeS, siehe [www.ifes.uni-erlangen.de](http://www.ifes.uni-erlangen.de), Anschrift: Marienstr. 2, 90402 Nürnberg) beauftragt.

**Warum wird am Ende der Befragung nach meiner E-Mail-Adresse gefragt?** Für die wissenschaftliche Untersuchung möchten wir die jungen Fahrer gerne einmal **vor bzw. während** der Veranstaltung und anschließend noch zweimal **nach** der Veranstaltung befragen. Um nach der Veranstaltung erneut Kontakt zu den Teilnehmern der Befragung aufnehmen zu können, benötigen wir von diesen eine E-Mail-Adresse oder Handynummer.

Wer uns seine Mailadresse zur Kontaktaufnahme für die Nachbefragungen zur Verfügung stellt, nimmt außerdem an der **Verlosung von 100 Amazon-Gutscheinen** im Wert von je 20 Euro teil.

**Muss ich an der Befragung teilnehmen?** Ihre Teilnahme an diesem Forschungsprojekt ist selbstverständlich **absolut freiwillig**. Sie können auch beim Ausfüllen des Fragebogens jederzeit ohne Angabe von Gründen Ihre Mitwirkung beenden. Dadurch entstehen Ihnen **keinerlei Nachteile**.

**Was passiert mit meinen Befragungsdaten?** Ihre Antworten im Fragebogen werden elektronisch gespeichert. Nur die IfeS-Wissenschaftler haben Einblick in die ausgefüllten Fragebogen. Ihre Antworten werden im Forschungsinstitut mit einem speziellen Programm ausschließlich für Forschungszwecke ausgewertet. In den Veröffentlichungen des Forschungsprojektes werden natürlich keine persönlichen Angaben enthalten sein, sondern nur statistische Durchschnitts- oder Prozentwerte (z. B. für Teilnehmer und Nicht-Teilnehmer an der Veranstaltung usw.). Die Auswertungen sind damit vollständig anonym. Die Befragung wird entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen des Datenschutzes durchgeführt. Das Forschungsinstitut IfeS trägt die datenschutzrechtliche Verantwortung für diese Studie.

Sollten Sie noch Fragen zur Teilnahme haben, dann rufen Sie uns bitte an (Tel.: 0911 / 23 565 32) oder mailen Sie an [walter.funk@ifes.uni-erlangen.de](mailto:walter.funk@ifes.uni-erlangen.de).

Ihr Projektteam zur Evaluation des Programms „Aktion junge Fahrer“ im IfeS

---

### Erklärung zum Datenschutz bei Einwilligung zur befristeten Speicherung von Kontaktdaten

- Die Angabe Ihrer Kontaktdaten ist freiwillig. Diese werden von den Befragungsdaten getrennt aufbewahrt, ausschließlich zum Zweck der Kontaktaufnahme für die Folgebefragungen und für die Gewinnbenachrichtigung der Verlosungsteilnehmer verwendet und anschließend umgehend vernichtet.
- Die erhobenen Daten werden vertraulich behandelt und entsprechend den Datenschutzbestimmungen der Bundesrepublik Deutschland vor dem Zugriff Unbefugter gesichert und getrennt von den Befragungsdaten aufbewahrt.
- Die erteilte Einwilligung zur zweckgebundenen und befristeten Speicherung der Kontaktdaten kann jederzeit widerrufen und die sofortige Löschung der Angaben verlangt werden.

0. Bitte geben Sie uns den Namen der Schule an, von der Sie das Informationsblatt mit der Einladung zu dieser Befragung erhalten haben.

1. Wann findet der Verkehrssicherheitstag im Rahmen des Programms „Aktion junge Fahrer“ statt? (Bitte Datum eintragen!)

Der Verkehrssicherheitstag findet am  statt.

2. Bitte nennen Sie uns Ihr Alter und Geschlecht.

Ich bin ...  ... männlich.  ... weiblich. Ich bin  Jahre alt.

3. Gehen Sie zur Schule oder machen Sie eine Ausbildung?

Ich bin Schüler/in → Bitte weiter mit Frage 4!  Ich bin Auszubildende/r → Bitte weiter mit Frage 5!

Schüler

Auszubildende

4. Welche Klassenstufe besuchen Sie?

Ich bin in der  . Klasse → Bitte weiter mit Frage 7!

5. In welchem Ausbildungsjahr sind Sie?

Ich bin im  . Ausbildungsjahr

6. Wie heißt Ihr Ausbildungsberuf?

7. Welchen Schulabschluss besitzen Sie oder haben Sie vor, zu erreichen? (Hier sind mehrere Antworten möglich!)

- Kein Schulabschluss  (erweiterter) Realschulabschluss / Mittlere Reife / mittlerer Schulabschluss  
 Sonder-/ Förderschulabschluss  (Fach-)Abitur  
 (qualifizierender/qualifizierter) Hauptschulabschluss  Anderer Abschluss, und zwar:

8. In welchem Bundesland liegt die (berufliche) Schule, die Sie besuchen?

9. Welche Staatsangehörigkeit besitzen Sie? (Hier sind mehrere Antworten möglich!)

Ich besitze ...  
 ... die deutsche Staatsangehörigkeit.  ... eine andere / nicht-deutsche Staatsangehörigkeit.

10. Welche Sprache(n) sprechen Sie hauptsächlich in Ihrer Familie? (Hier sind mehrere Antworten möglich!)

Wir sprechen hauptsächlich ...  
 ... deutsch  ... andere Sprache(n), und zwar

11. Welche Sprache(n) sprechen Sie hauptsächlich mit Ihren Freunden? (Hier sind mehrere Antworten möglich!)

Mit meinen Freunden spreche ich hauptsächlich ...  
 ... deutsch  ... andere Sprache(n), und zwar

Die folgenden Fragen beziehen sich auf das Autofahren und auf das Fahren von motorisierten Zweirädern (Mofa, Moped, Motorrad, Motorroller).

12. Wie oft haben Sie sich in den letzten 12 Monaten ausdrücklich über das Thema „Verkehrssicherheit als Fahrer oder Mitfahrer“ informiert?

Gar nicht → Bitte weiter mit Frage 14!  1-2 Mal → Bitte weiter mit Frage 13!  3 Mal oder öfter → Bitte weiter mit Frage 13!

13. Wie haben Sie sich über das Thema „Verkehrssicherheit als Fahrer oder Mitfahrer“ informiert?

(Hier sind mehrere Antworten möglich!)

Ich habe mich informiert durch ...

- ... Informationsseiten im Internet  ... soziale Medien (z.B. Facebook, Blogs, Diskussionsforen)  
 ... Zeitschriften / Bücher  ... Gespräche mit Fahrlehrer oder anderen Experten  
 ... Gespräche mit den Eltern  ... Informationsveranstaltungen / Vorträge  
 ... Gespräche mit anderen Jugendlichen  ... das Fernsehen  
 Sonstiges, und zwar:

14. Machen Sie zurzeit eine Fahrausbildung?

Ja, und zwar für die Klasse(n)   Nein, ich mache keine Fahrausbildung.

15. Bitte geben Sie an, wie häufig Sie sich folgendermaßen verhalten.

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort!)

	Frage trifft nicht zu	Nie						Immer
Als Fahrer oder Beifahrer auf einem motorisierten Zweirad benutze ich einen Helm.	<input type="checkbox"/>							
Als Fahrer / Beifahrer im Auto benutze ich den Sicherheitsgurt.	<input type="checkbox"/>							
Wenn eine Ampel rot ist, halte ich als Fahrradfahrer an.	<input type="checkbox"/>							
Wenn wir in der Clique unterwegs sind und Alkohol trinken wollen, machen wir schon am Beginn des Abends aus, wer auf dem Heimweg fährt.	<input type="checkbox"/>							
Ich achte bei gemeinsamen Fahrten mit meinen Freunden darauf, dass der Fahrer keinen Alkohol getrunken hat.	<input type="checkbox"/>							

16. Bitte kreuzen Sie an, wie stark Sie folgenden Aussagen zustimmen.

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort!)

	Stimme überhaupt nicht zu					Stimme voll und ganz zu
Beim Fahren sollte man immer nach möglichen Gefahren Ausschau halten, vorausschauend fahren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Schneller als man denkt, kann man in einen Unfall verwickelt sein.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Null-Promille-Grenze für Fähranfänger finde ich gut.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auch nach einem Joint kann man noch sicher fahren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

17. Bitte kreuzen Sie an, wie stark Sie folgenden Aussagen zustimmen.

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort!)

	Stimme überhaupt nicht zu					Stimme voll und ganz zu
Meine Freunde und Bekannten würden mich kritisieren, wenn sie finden, dass ich zu schnell fahre.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Für einen rasanten Fahrstil bekäme ich Anerkennung von meinen Freunden und Bekannten.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Meine Freunde würden nicht mehr mit mir fahren, wenn ich ständig rasen würde.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Als Raser hätte ich in meinem Freundes- und Bekanntenkreis einen schweren Stand.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

18. Wie sehr stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort!)

	Stimme überhaupt nicht zu					Stimme voll und ganz zu
Verkehrsregeln sind notwendig für einen sicheren und geordneten Straßenverkehr.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bestimmte Verkehrsregeln (wie z.B. Geschwindigkeitsbegrenzungen) empfinde ich als Einschränkung meiner persönlichen Freiheit.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich sehe Verkehrsregeln für mich eher als eine Empfehlung.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

19. Wie gefährlich ist Ihrer Meinung nach das Fahren unter den folgenden Bedingungen:

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort!)

	Überhaupt nicht gefährlich					Sehr gefährlich
Bei schlechtem Wetter (Regen, Schnee)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bei Dunkelheit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auf Landstraßen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mit dem motorisierten Zweirad tagsüber ohne eingeschaltetes Licht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man die Kurven schneidet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bei schlechten Straßenverhältnissen (Risse in der Fahrbahn, Unebenheiten, Schmutz)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man sich müde fühlt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man Alkohol getrunken hat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man unter Zeitdruck fährt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man kurz vor der Fahrt etwas Aufregendes oder Belastendes erlebt hat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man ein Fahrzeug fährt, das technisch nicht in Ordnung ist	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man als Gruppe unterwegs ist	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man auf motorisierten Zweirädern ohne Helm / Schutzkleidung unterwegs ist	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn die Sehfähigkeit eingeschränkt ist (z.B. Fahren ohne vorgeschriebene Brille)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man das Handy / Smartphone benutzt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man mit überhöhter Geschwindigkeit fährt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

20. Dürfen wir Sie nochmal befragen?  
 Um das Programm „Aktion junge Fahrer“ wissenschaftlich zu untersuchen, würden wir Sie gerne nochmal befragen. Damit wir wieder zu Ihnen Kontakt aufnehmen können, bitten wir Sie, uns Ihre E-Mail-Adresse oder Handynummer mitzuteilen. Außerdem benötigen wir die E-Mail-Adresse oder Handynummer zur Benachrichtigung der Gewinner von 100 Amazon-Gutscheinen im Wert von jeweils 20 Euro.

Meine E-Mail-Adresse ist:

Meine Handy-Nummer ist:

Ihre Antworten im Fragebogen werden getrennt von Ihren Kontaktdaten gespeichert, bei Datenauswertungen ist also kein Rückschluss auf Ihre Person möglich. Ihre E-Mail-Adresse oder Handynummer wird nach Abschluss der Befragungen selbstverständlich wieder gelöscht. Außerdem werden die Kontaktdaten, wie auch Ihre weiteren Angaben nach den gesetzlichen Bestimmungen des Datenschutzes streng vertraulich behandelt und nur für die wissenschaftlichen Zwecke dieser Studie verwendet.

0. Bitte geben Sie uns den Namen der Schule an, von der Sie das Informationsblatt mit der Einladung zu dieser Befragung erhalten haben.

1. Wann findet der Verkehrssicherheitstag im Rahmen des Programms „Aktion junge Fahrer“ statt? (Bitte Datum eintragen!)

Der Verkehrssicherheitstag findet am  statt.

2. Bitte nennen Sie uns Ihr Alter und Geschlecht.

Ich bin ...  ... männlich.

... weiblich.

Ich bin  Jahre alt.

3. Gehen Sie zur Schule oder machen Sie eine Ausbildung?

Ich bin Schüler/in → Bitte weiter mit Frage 4!

Ich bin Auszubildende/r → Bitte weiter mit Frage 5!

Schüler

Auszubildende

4. Welche Klassenstufe besuchen Sie?

Ich bin in der  . Klasse → Bitte weiter mit Frage 7!

5. In welchem Ausbildungsjahr sind Sie?

Ich bin im  . Ausbildungsjahr

6. Wie heißt Ihr Ausbildungsberuf?

7. Welchen Schulabschluss besitzen Sie oder haben Sie vor, zu erreichen? (Hier sind mehrere Antworten möglich!)

Kein Schulabschluss

(erweiterter) Realschulabschluss / Mittlere Reife / mittlerer Schulabschluss

Sonder-/ Förderschulabschluss

(Fach-)Abitur

(qualifizierender/qualifizierter) Hauptschulabschluss

Anderer Abschluss, und zwar:

8. In welchem Bundesland liegt die (berufliche) Schule, die Sie besuchen?

9. Welche Staatsangehörigkeit besitzen Sie? (Hier sind mehrere Antworten möglich!)

Ich besitze ...

... die deutsche Staatsangehörigkeit.

... eine andere / nicht-deutsche Staatsangehörigkeit.

10. Welche Sprache(n) sprechen Sie hauptsächlich in Ihrer Familie? (Hier sind mehrere Antworten möglich!)

Wir sprechen hauptsächlich ...

... deutsch

... andere Sprache(n), und zwar

11. Welche Sprache(n) sprechen Sie hauptsächlich mit Ihren Freunden? (Hier sind mehrere Antworten möglich!)

Mit meinen Freunden spreche ich hauptsächlich ...

... deutsch

... andere Sprache(n), und zwar

Die folgenden Fragen beziehen sich auf das Autofahren und auf das Fahren von motorisierten Zweirädern (Mofa, Moped, Motorrad, Motorroller).

12. Wie oft haben Sie sich in den letzten 12 Monaten ausdrücklich über das Thema „Verkehrssicherheit als Fahrer oder Mitfahrer“ informiert?

Gar nicht → Bitte weiter mit Frage 14!

1-2 Mal → Bitte weiter mit Frage 13!

3 Mal oder öfter → Bitte weiter mit Frage 13!

13. Wie haben Sie sich über das Thema „Verkehrssicherheit als Fahrer oder Mitfahrer“ informiert?

(Hier sind mehrere Antworten möglich!)

Ich habe mich informiert durch ...

... Informationsseiten im Internet

... soziale Medien (z.B. Facebook, Blogs, Diskussionsforen)

... Zeitschriften / Bücher

... Gespräche mit Fahrlehrer oder anderen Experten

... Gespräche mit den Eltern

... Informationsveranstaltungen / Vorträge

... Gespräche mit anderen Jugendlichen

... das Fernsehen

Sonstiges, und zwar:

14. Machen Sie zurzeit eine Fahrausbildung?

Ja, und zwar für die Klasse(n)

Nein, ich mache keine Fahrausbildung.

15. Welche Fahrerlaubnisklasse(n) besitzen Sie bereits? (Bitte alle zutreffenden Antworten ankreuzen!)

Mofa (Prüfbescheinigung, ab 15 Jahre)

A2 (Motorrad, ab 18 Jahre)

AM15 / AM (Kleinkrafträder, ab 15 oder 16 Jahre)

A (Motorrad, ab 24 Jahre)

T, L (landwirtschaftliche Zugmaschinen)

C-Klassen (Lastkraftwagen, ab 18 Jahre oder älter)

A1 (Leichtkrafträder bis 125 ccm, ab 16 Jahre)

D-Klassen (Omnibusse, ab 21 Jahre oder älter)

BF17 / B (Pkw, ab 17 bzw. 18 Jahre)

16. Wie häufig und wie viele Kilometer sind Sie bisher als Fahrer mit folgenden Fahrzeugtypen gefahren?

Motorisierte Zweiräder (Mofa, AM15, AM, A1, A2, A)

- Das bin ich noch nicht selbst gefahren.  
 Das fahre ich ...  ... (fast) täglich.  
 ...  ... mehrmals in der Woche.  
 ...  ... mehrmals im Monat.  
 ...  ... einmal im Monat oder seltener

Bisherige Fahrleistung insgesamt:  
 etwa  km

Auto (BF17, B)

- Das bin ich noch nicht selbst gefahren.  
 Das fahre ich ...  ... (fast) täglich.  
 ...  ... mehrmals in der Woche.  
 ...  ... mehrmals im Monat.  
 ...  ... einmal im Monat oder seltener

Bisherige Fahrleistung insgesamt:  
 etwa  km

17. Bitte geben Sie an, wie häufig Sie sich folgendermaßen verhalten.

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort!)

	Frage trifft nicht zu	Nie					Immer				
Als Fahrer oder Beifahrer auf einem motorisierten Zweirad benutze ich einen Helm.	<input type="checkbox"/>										
Als Fahrer / Beifahrer im Auto benutze ich den Sicherheitsgurt.	<input type="checkbox"/>										
Wenn eine Ampel rot ist, halte ich als Fahrradfahrer an.	<input type="checkbox"/>										
Auch wenn ich Vorfahrt habe, werde ich an Kreuzungen langsamer.	<input type="checkbox"/>										
Wenn ich beim Fahren müde werde, plane ich eine Pause.	<input type="checkbox"/>										
Ich passe meine Geschwindigkeit an die Verkehrssituation, das Wetter und die Straßenverhältnisse an.	<input type="checkbox"/>										
Beim Fahren versuche ich, die Absichten anderer Fahrer zu erkennen.	<input type="checkbox"/>										
Ich wähle Abstand und Geschwindigkeit immer so, dass ich im Fall einer Notbremsung nicht auffahre	<input type="checkbox"/>										
Ich überlege mir vorher genau, ob ich jemanden überhole.	<input type="checkbox"/>										
Wenn ich mit dem Auto abbiege achte ich auch auf Radfahrer.	<input type="checkbox"/>										
Beim Überholen halte ich ausreichend Abstand zu Radfahrern.	<input type="checkbox"/>										
Wenn wir in der Clique unterwegs sind und Alkohol trinken wollen, machen wir schon am Beginn des Abends aus, wer auf dem Heimweg fährt.	<input type="checkbox"/>										
Ich achte bei gemeinsamen Fahrten mit meinen Freunden darauf, dass der Fahrer keinen Alkohol getrunken hat.	<input type="checkbox"/>										

18. Wie oft haben Sie sich in den letzten zwei Wochen als Fahrer folgendermaßen verhalten?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort!)

	Nie	1 Mal	2-3 Mal	4 Mal oder häufiger
Sie sind mehr als 10 km/h schneller als die erlaubte Geschwindigkeit gefahren	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sie sind einem vorausfahrenden Fahrzeug dicht aufgefahren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sie haben überholt, obwohl sich Gegenverkehr näherte.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sie sind gefahren, nachdem sie Alkohol getrunken hatten.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sie haben während der Fahrt das Handy / Smartphone bedient (z. B. telefoniert oder Nachrichten gelesen / gesendet).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



24. Wie sehr trauen Sie sich in den nachfolgenden Situationen zu, ein Fahrzeug (Auto, motorisiertes Zweirad) sicher zu lenken?

(Bitte <u>in jeder Zeile</u> eine Antwort!)	Traue ich mir überhaupt nicht zu					Traue ich mir voll und ganz zu
Nach einer nächtlichen Feier oder einem Discobesuch übermüdet nach Hause fahren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sportlich, schnell durch eine scharfe Kurve fahren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn gut gelaunte Freunde mitfahren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Beim Fahren über ein persönliches Problem nachdenken.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auf einer dicht befahrenen Landstraße überholen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn ich unter hohem Zeitdruck schnell mein Ziel erreichen muss.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahren, nachdem ich Alkohol getrunken habe.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn ich lange Strecken am Stück fahre.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bei lauter Musik fahren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn es darum geht, trotz geringen Abstands zum Vorfahrenden im Notfall rechtzeitig zu bremsen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn ich beim Autofahren ohne Freisprechanlage das Smartphone / Handy benutze.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

25. Wie gefährlich ist Ihrer Meinung nach das Fahren unter den folgenden Bedingungen:

(Bitte <u>in jeder Zeile</u> eine Antwort!)	Überhaupt nicht gefährlich					Sehr gefährlich
Bei schlechtem Wetter (Regen, Schnee)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bei Dunkelheit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auf Landstraßen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mit dem motorisierten Zweirad tagsüber ohne eingeschaltetes Licht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man die Kurven schneidet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bei schlechten Straßenverhältnissen (Risse in der Fahrbahn, Unebenheiten, Schmutz)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man sich müde fühlt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man Alkohol getrunken hat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man unter Zeitdruck fährt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man kurz vor der Fahrt etwas Aufregendes oder Belastendes erlebt hat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man ein Fahrzeug fährt, das technisch nicht in Ordnung ist	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man als Gruppe unterwegs ist	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man auf motorisierten Zweirädern ohne Helm / Schutzkleidung unterwegs ist	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn die Sehfähigkeit eingeschränkt ist (z.B. Fahren ohne vorgeschriebene Brille)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man das Handy / Smartphone benutzt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man mit überhöhter Geschwindigkeit fährt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

26. Dürfen wir Sie nochmal befragen?

Um das Programm „Aktion junge Fahrer“ wissenschaftlich zu untersuchen, würden wir Sie gerne nochmal befragen. Damit wir wieder zu Ihnen Kontakt aufnehmen können, bitten wir Sie, uns Ihre E-Mail-Adresse oder Handynummer mitzuteilen. Außerdem benötigen wir die E-Mail-Adresse oder Handynummer zur Benachrichtigung der Gewinner von 100 Amazon-Gutscheinen im Wert von jeweils 20 Euro.

Meine E-Mail-Adresse ist:

Meine Handy-Nummer ist:

Ihre Antworten im Fragebogen werden getrennt von Ihren Kontaktdaten gespeichert, bei Datenauswertungen ist also kein Rückschluss auf Ihre Person möglich. Ihre E-Mail-Adresse oder Handynummer wird nach Abschluss der Befragungen selbstverständlich wieder gelöscht. Außerdem werden die Kontaktdaten, wie auch Ihre weiteren Angaben nach den gesetzlichen Bestimmungen des Datenschutzes streng vertraulich behandelt und nur für die wissenschaftlichen Zwecke dieser Studie verwendet.

**VIELEN DANK FÜR IHRE TEILNAHME UND VIEL SPASS BEIM AKTIONSTAG!**

© Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg 2017

## Forschungsprojekt „Verkehrssicherheit junger Fahrer“

Information für  
Schülerinnen und Schüler

Dr. Walter Funk  
Diplom-Sozialwirt

Durchwahl (0911) 23565-32  
Telefax (0911) 23565-50  
E-Mail: [walter.h.funk@ifes.uni-erlangen.de](mailto:walter.h.funk@ifes.uni-erlangen.de)  
<http://www.ifes.uni-erlangen.de>

Nürnberg, im Juni 2017

Online-Befragung zur  
Verkehrssicherheit junger Fahrer auf  
[www.jf-befragung.de](http://www.jf-befragung.de)



Liebe Schülerinnen und Schüler,

15- bis 24-Jährige sind im Straßenverkehr am stärksten unfallgefährdet. Unser Forschungsinstitut untersucht deshalb im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) Einstellungen und Verhaltensweisen von Jugendlichen und jungen Erwachsenen im Straßenverkehr. Hierzu laden wir alle Schülerinnen und Schüler ab 15 Jahren an Ihrer Schule zu einer Online-Befragung zum Thema „Verkehrssicherheit“ ein.

**Bitte machen Sie mit! Ihre Meinungen und Erfahrungen als Fahrer/in oder Mitfahrer/in sind in jedem Fall wichtig!** Egal, ob Sie in der letzten Zeit besonders viel, besonders wenig oder vielleicht sogar noch gar nicht Mofa, Moped oder Auto gefahren sind: Durch Ihre Teilnahme an der Befragung helfen Sie mit, die Verkehrssicherheit von Jugendlichen und jungen Erwachsenen weiter zu verbessern. Am Ende der Befragung können Sie an unserer **Verlosung von 100 Amazon-Gutscheinen im Wert von jeweils 20 Euro** teilnehmen.

-  Bitte nehmen Sie zuhause an einer kurzen Online-Befragung teil.
-  Gehen Sie hierzu einfach im Internet auf die Website [www.jf-befragung.de](http://www.jf-befragung.de) (bitte nicht in Google eingeben, sondern direkt in die „Adresszeile“ Ihres Internet-Browsers) oder scannen Sie den oben stehenden QR-Code.

### **Minderjährige Schülerinnen und Schüler:**

Bitte zeigen Sie die Informationen auf der Rückseite dieses Informationsblatts auch Ihren Eltern und gehen Sie dann auf die Internetseite der Befragung [www.jf-befragung.de](http://www.jf-befragung.de). Dort erklären Sie Ihre Einwilligung zur Teilnahme an der Online-Befragung, indem Sie an der entsprechenden Stelle ein Häkchen setzen.

Viel Spaß beim Mitmachen und Gewinnen!



Dr. Walter Funk  
– Projektleiter –

**Bitte wenden!**

**Erläuterungen zur Befragungsteilnahme:**

- Mit der Teilnahme an der Befragung gehen Sie **keinerlei Verpflichtung** ein und es entstehen Ihnen **keine Kosten**.
- Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass die Auswertung der Befragung anonym und unter genauer **Beachtung der gesetzlichen Datenschutzbestimmungen** erfolgt. Niemand kann sehen, welche Person welche Antworten gegeben hat. Ergebnisse werden immer nur für Gruppen von Befragten (z. B. junge Männer und junge Frauen) berichtet.
- Die erfragten Daten werden **vertraulich** behandelt und entsprechend den Datenschutzbestimmungen der Bundesrepublik Deutschland vor dem Zugriff Unbefugter gesichert.
- Die Befragungsergebnisse werden ausschließlich für **wissenschaftliche Zwecke** verwendet.
- Ihre Teilnahme an der Befragung ist **freiwillig**. Wenn Sie nicht an der Befragung teilnehmen, entstehen Ihnen keine Nachteile.
- Sie können einzelne Fragen unbeantwortet lassen oder die Befragung jederzeit abbrechen.
- Die Einwilligung zur freiwilligen Teilnahme an der Befragung kann jederzeit widerrufen werden.

---

**Elterninformation  
für die Teilnahme Minderjähriger  
an der wissenschaftlichen Befragung  
zur Verkehrssicherheit „junger Fahrer“**

Ihre Tochter / Ihr Sohn wurde zu einer **wissenschaftlichen Befragung** zur Verkehrssicherheit eingeladen. Dabei geht es um Einstellungen und Verhaltensweisen von Jugendlichen und jungen Erwachsenen als Fahrer oder Mitfahrer motorisierter Fahrzeuge. Die Befragung wird vom Institut für empirische Soziologie an der Universität Erlangen-Nürnberg (IfeS) im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) durchgeführt.

Die Befragung findet online statt. Am Ende der Befragung wird eine E-Mail-Adresse oder Handynummer abgefragt, um die Jugendlichen etwa zwei Monate später noch einmal zum Thema „Verkehrssicherheit“ befragen zu können. Auch die Benachrichtigung der Gewinner aus unserer Verlosung erfolgt mittels E-Mail.

Wir versichern Ihnen ausdrücklich die **Einhaltung aller datenschutzrechtlichen Vorschriften** bei dieser Befragung. Auf der ersten Seite des Online-Fragebogens befindet sich ein Link zu einer Zusammenfassung von Informationen zum Forschungsprojekt und zum Datenschutz. Bitte erlauben Sie Ihrer Tochter / Ihrem Sohn, an der Befragung teilzunehmen.

Vielen Dank für Ihre Unterstützung des Forschungsprojekts zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Jugendlichen und jungen Erwachsenen!

Falls Sie noch Fragen zum Forschungsprojekt oder zur Befragung haben, beantworten wir Ihnen diese gerne persönlich telefonisch oder per E-Mail. Unsere Kontaktdaten finden Sie im Briefkopf dieses Informationsblatts.



Liebe Schülerin, lieber Schüler, liebe Auszubildende

vielen Dank für Ihr Interesse an der Befragung im Rahmen unserer wissenschaftlichen Untersuchung zum Thema „Verkehrssicherheit junger Fahrer“. Das Ausfüllen des Fragebogens dauert nur etwa 15 Minuten. Nach der Befragung haben Sie die Möglichkeit, an der Verlosung von 100 Amazon-Gutscheinen im Wert von jeweils 20 Euro teilzunehmen. Wir danken Ihnen ganz herzlich für Ihre Unterstützung bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit von Jugendlichen und jungen Erwachsenen!

Hinweise:

Ausführlichere Informationen zum Projekt und zum Datenschutz stehen Ihnen hier [auf „hier“: Link zu Dokument „Informationen zur wissenschaftlichen Befragung und zum Datenschutz“] zur Verfügung.

Im gesamten Fragebogen wird wegen der besseren Lesbarkeit stets nur die männliche Form benutzt. Eine Diskriminierung des weiblichen Geschlechts ist damit selbstverständlich nicht beabsichtigt.

1. Zunächst würden wir gerne von Ihnen wissen, ob Sie einen Führerschein besitzen (z.B. für Auto oder motorisiertes Zweirad, wie Mofa, Moped, Motorrad oder Motorroller).

- Nein, ich besitze keinen Führerschein  
 Ja, ich besitze einen Führerschein

2. Bitte nennen Sie uns Ihr Geschlecht und Ihr Alter.

Ich bin ...  ... männlich  ... weiblich  
Ich bin ...  Jahre alt.

3. Gehen Sie zur Schule oder machen Sie eine Ausbildung?

- Ich bin Schüler/in → Bitte weiter mit Frage 4!  Ich bin Auszubildende/r → Bitte weiter mit Frage 5!

Schüler

Auszubildende

4. Welche Klassenstufe besuchen Sie?

Ich bin in der  . Klasse → Bitte weiter mit Frage 7!

5. In welchem Ausbildungsjahr sind Sie?

Ich bin im  . Ausbildungsjahr

6. Wie heißt Ihr Ausbildungsberuf?

7. Welchen Schulabschluss besitzen Sie oder haben Sie vor, zu erreichen? (Hier sind mehrere Antworten möglich!)

- Kein Schulabschluss  (erweiterter) Realschulabschluss / Mittlere Reife / mittlerer Schulabschluss  
 Sonder- / Förderschulabschluss  (Fach-)Abitur  
 (qualifizierender / qualifizierter) Hauptschulabschluss  Anderer Abschluss, und zwar:

8. In welchem Bundesland liegt die (berufliche) Schule, die Sie besuchen?

9. Welche Staatsangehörigkeit besitzen Sie? (Hier sind mehrere Antworten möglich!)

- Ich besitze ...  
 ... die deutsche Staatsangehörigkeit.  ... eine andere / nicht-deutsche Staatsangehörigkeit.

10. Welche Sprache(n) sprechen Sie hauptsächlich in Ihrer Familie? (Hier sind mehrere Antworten möglich!)

Wir sprechen hauptsächlich ...  
 ... deutsch  ... andere Sprache(n), und zwar

11. Welche Sprache(n) sprechen Sie hauptsächlich mit Ihren Freunden? (Hier sind mehrere Antworten möglich!)

Mit meinen Freunden spreche ich hauptsächlich ...  
 ... deutsch  ... andere Sprache(n), und zwar

Die folgenden Fragen beziehen sich auf das Autofahren und auf das Fahren von motorisierten Zweirädern (Mofa, Moped, Motorrad, Motorroller).

12. Wie oft haben Sie sich in den letzten 12 Monaten ausdrücklich über das Thema „Verkehrssicherheit als Fahrer oder Mitfahrer“ informiert?

- Gar nicht → Bitte weiter mit Frage 14!  1-2 Mal → Bitte weiter mit Frage 13!  3 Mal oder öfter → Bitte weiter mit Frage 13!

13. Wie haben Sie sich über das Thema „Verkehrssicherheit als Fahrer oder Mitfahrer“ informiert?

(Hier sind mehrere Antworten möglich!)

Ich habe mich informiert durch ...

- ... Informationsseiten im Internet  ... soziale Medien (z.B. Facebook, Blogs, Diskussionsforen)  
 ... Zeitschriften / Bücher  ... Gespräche mit dem Fahrlehrer oder anderen Experten  
 ... Gespräche mit den Eltern  ... Informationsveranstaltungen / Vorträge  
 ... Gespräche mit anderen Jugendlichen  ... das Fernsehen  
 Sonstiges, und zwar:

14. Haben Sie bereits einmal an einem Aktionstag zur Verkehrssicherheit teilgenommen (z.B. mit Fahrsimulatoren, Infoständen, Gesprächsgruppen oder ähnlichem)?

Nein  Ja, und zwar im Jahr  (Bitte das Jahr eintragen, in dem Sie am Aktionstag teilgenommen haben!)

15. Machen Sie zurzeit eine Fahrausbildung?

Ja, und zwar für die Klasse(n)   Nein, ich mache keine Fahrausbildung.

16. Bitte geben Sie an, wie häufig Sie sich folgendermaßen verhalten.

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort!)

	Frage trifft nicht zu	Nie						Immer						
Als Beifahrer auf einem motorisierten Zweirad benutze ich einen Helm.	<input type="checkbox"/>													
Als Beifahrer im Auto benutze ich den Sicherheitsgurt.	<input type="checkbox"/>													
Wenn wir in der Clique unterwegs sind und Alkohol trinken wollen, machen wir schon am Beginn des Abends aus, wer auf dem Heimweg fährt.	<input type="checkbox"/>													
Ich achte bei gemeinsamen Fahrten mit meinen Freunden darauf, dass der Fahrer keinen Alkohol getrunken hat.	<input type="checkbox"/>													
Als Fahrradfahrer halte ich an einer roten Ampel an.	<input type="checkbox"/>													

17. Bitte kreuzen Sie an, wie stark Sie folgenden Aussagen zustimmen.

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort!)

	Stimme überhaupt nicht zu						Stimme voll und ganz zu							
Beim Fahren sollte man immer nach möglichen Gefahren Ausschau halten, vorausschauend fahren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Schneller als man denkt, kann man in einen Unfall verwickelt sein.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Null-Promille-Grenze für Fahranfänger finde ich gut.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auch nach einem Joint kann man noch sicher fahren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

18. Bitte kreuzen Sie an, wie stark Sie folgenden Aussagen zustimmen.

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort!)

	Stimme überhaupt nicht zu						Stimme voll und ganz zu							
Meine Freunde und Bekannten würden mich kritisieren, wenn sie finden, dass ich zu schnell fahre.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Für einen rasanten Fahrstil bekäme ich Anerkennung von meinen Freunden und Bekannten.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Meine Freunde würden nicht mehr mit mir fahren, wenn ich ständig rasen würde.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Als Raser hätte ich in meinem Freundes- und Bekanntenkreis einen schweren Stand.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

19. Wie sehr stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort!)

	Stimme überhaupt nicht zu						Stimme voll und ganz zu							
Verkehrsregeln sind notwendig für einen sicheren und geordneten Straßenverkehr.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bestimmte Verkehrsregeln (wie z.B. Geschwindigkeitsbegrenzungen) empfinde ich als Einschränkung meiner persönlichen Freiheit.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich sehe Verkehrsregeln für mich eher als eine Empfehlung.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

20. Wie gefährlich ist Ihrer Meinung nach das Fahren unter den folgenden Bedingungen:

(Bitte in jeder Zelle eine Antwort!)

	Überhaupt nicht gefährlich					Sehr gefährlich
Bei schlechtem Wetter (Regen, Schnee)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bei Dunkelheit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auf Landstraßen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mit dem motorisierten Zweirad tagsüber ohne eingeschaltetes Licht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man die Kurven schneidet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bei schlechten Straßenverhältnissen (Risse in der Fahrbahn, Unebenheiten, Schmutz)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man sich müde fühlt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man Alkohol getrunken hat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man unter Zeitdruck fährt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man kurz vor der Fahrt etwas Aufregendes oder Belastendes erlebt hat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man ein Fahrzeug fährt, das technisch nicht in Ordnung ist	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man als Gruppe unterwegs ist	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man auf motorisierten Zweirädern ohne Schutzkleidung unterwegs ist	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man auf motorisierten Zweirädern ohne Helm unterwegs ist	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn die Sehfähigkeit eingeschränkt ist (z.B. Fahren ohne vorgeschriebene Brille)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man das Handy / Smartphone benutzt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man mit überhöhter Geschwindigkeit fährt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

21. Dürfen wir Sie nochmal befragen?

Für unsere wissenschaftliche Untersuchung würden wir Sie gerne in etwa zwei Monaten nochmal befragen. Damit wir wieder zu Ihnen Kontakt aufnehmen können, bitten wir Sie, uns Ihre E-Mail-Adresse oder Handynummer mitzuteilen. Außerdem benötigen wir die E-Mail-Adresse oder Handynummer zur Benachrichtigung der Gewinner unserer Verlosung von 100 Amazon-Gutscheinen im Wert von jeweils 20 Euro.

Meine E-Mail-Adresse ist:

Meine Handy-Nummer ist:

Ihre Antworten im Fragebogen werden getrennt von Ihren Kontaktdaten gespeichert, bei Datenauswertungen ist also kein Rückschluss auf Ihre Person möglich. Ihre E-Mail-Adresse oder Handynummer wird nach Abschluss der Befragungen selbstverständlich wieder gelöscht. Außerdem werden die Kontaktdaten, wie auch Ihre weiteren Angaben, nach den gesetzlichen Bestimmungen des Datenschutzes streng vertraulich behandelt und nur für die wissenschaftlichen Zwecke dieser Studie verwendet.

**VIELEN DANK FÜR IHRE TEILNAHME!**

© Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg 2017

1. Bitte nennen Sie uns Ihr Geschlecht und Ihr Alter.

Ich bin ...  ... männlich.  ... weiblich.

Ich bin ...  Jahre alt.

2. Gehen Sie zur Schule oder machen Sie eine Ausbildung?

Ich bin Schüler/in → Bitte weiter mit Frage 3!

Ich bin Auszubildende/r → Bitte weiter mit Frage 4!

Schüler

Auszubildende

3. Welche Klassenstufe besuchen Sie?

Ich bin in der  . Klasse → Bitte weiter mit Frage 6!

4. In welchem Ausbildungsjahr sind Sie?

Ich bin im  . Ausbildungsjahr

5. Wie heißt Ihr Ausbildungsberuf?

6. Welchen Schulabschluss besitzen Sie oder haben Sie vor, zu erreichen? (Hier sind mehrere Antworten möglich!)

Kein Schulabschluss

(erweiterter) Realschulabschluss / Mittlere Reife / mittlerer Schulabschluss

Sonder- / Förderschulabschluss

(Fach-)Abitur

(qualifizierender / qualifizierter) Hauptschulabschluss

Anderer Abschluss, und zwar:

7. In welchem Bundesland liegt die (berufliche) Schule, die Sie besuchen?

8. Welche Staatsangehörigkeit besitzen Sie? (Hier sind mehrere Antworten möglich!)

Ich besitze ...

... die deutsche Staatsangehörigkeit.

... eine andere / nicht-deutsche Staatsangehörigkeit.

9. Welche Sprache(n) sprechen Sie hauptsächlich in Ihrer Familie? (Hier sind mehrere Antworten möglich!)

Wir sprechen hauptsächlich ...

... deutsch

... andere Sprache(n), und zwar

10. Welche Sprache(n) sprechen Sie hauptsächlich mit Ihren Freunden? (Hier sind mehrere Antworten möglich!)

Mit meinen Freunden spreche ich hauptsächlich ...

... deutsch

... andere Sprache(n), und zwar

Die folgenden Fragen beziehen sich auf das Autofahren und auf das Fahren von motorisierten Zweirädern (Mofa, Moped, Motorrad, Motorroller).

11. Wie oft haben Sie sich in den letzten 12 Monaten ausdrücklich über das Thema „Verkehrssicherheit als Fahrer oder Mitfahrer“ informiert?

Gar nicht → Bitte weiter mit Frage 13!

1-2 Mal → Bitte weiter mit Frage 12!

3 Mal oder öfter → Bitte weiter mit Frage 12!

12. Wie haben Sie sich über das Thema „Verkehrssicherheit als Fahrer oder Mitfahrer“ informiert?

(Hier sind mehrere Antworten möglich!)

Ich habe mich informiert durch ...

... Informationsseiten im Internet

... soziale Medien (z.B. Facebook, Blogs, Diskussionsforen)

... Zeitschriften / Bücher

... Gespräche mit Fahrlehrer oder anderen Experten

... Gespräche mit den Eltern

... Informationsveranstaltungen / Vorträge

... Gespräche mit anderen Jugendlichen

... das Fernsehen

Sonstiges, und zwar:

13. Haben Sie bereits einmal an einem Aktionstag zur Verkehrssicherheit teilgenommen (z.B. mit Fahrsimulatoren, Infoständen, Gesprächsgruppen oder ähnlichem)?

Nein

Ja, und zwar im Jahr  (Bitte das Jahr eintragen, in dem Sie am Aktionstag teilgenommen haben!)

14. Machen Sie zurzeit eine Fahrausbildung?

Ja, und zwar für die Klasse(n)

Nein, ich mache keine Fahrausbildung.

15. Welche Fahrerlaubnisklasse(n) besitzen Sie bereits? (Bitte alle zutreffenden Antworten ankreuzen!)

Mofa (Prüfbescheinigung, ab 15 Jahre)

A2 (Motorrad, ab 18 Jahre)

AM15 / AM (Kleinkrafträder, ab 15 oder 16 Jahre)

A (Motorrad, ab 24 Jahre)

T, L (landwirtschaftliche Zugmaschinen)

C-Klassen (Lastkraftwagen, ab 18 Jahre oder älter)

A1 (Leichtkrafträder bis 125 ccm, ab 16 Jahre)

D-Klassen (Omnibusse, ab 21 Jahre oder älter)

BF17 / B (Pkw, ab 17 bzw. 18 Jahre)

16. Wie häufig und wie viele Kilometer sind Sie bisher als Fahrer mit folgenden Fahrzeugtypen gefahren?

Motorisierte Zweiräder (Mofa, AM15, AM, A1, A2, A)

- Das bin ich noch nicht selbst gefahren.
- Das fahre ich ...  ... (fast) täglich.
- ... mehrmals in der Woche.
- ... mehrmals im Monat.
- ... einmal im Monat oder seltener

Bisherige Fahrleistung insgesamt:  
etwa  km

Auto (BF17, B)

- Das bin ich noch nicht selbst gefahren.
- Das fahre ich ...  ... (fast) täglich.
- ... mehrmals in der Woche.
- ... mehrmals im Monat.
- ... einmal im Monat oder seltener

Bisherige Fahrleistung insgesamt:  
etwa  km

17. Bitte geben Sie an, wie häufig Sie sich folgendermaßen verhalten.

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort!)

	Frage trifft nicht zu	Nie							Immer						
		<input type="checkbox"/>													
Als Fahrer oder Beifahrer auf einem motorisierten Zweirad benutze ich einen Helm.	<input type="checkbox"/>														
Als Fahrer / Beifahrer im Auto benutze ich den Sicherheitsgurt.		<input type="checkbox"/>													
Auch wenn ich Vorfahrt habe, werde ich an Kreuzungen langsamer.		<input type="checkbox"/>													
Wenn ich beim Fahren müde werde, plane ich eine Pause.		<input type="checkbox"/>													
Ich passe meine Geschwindigkeit an die Verkehrssituation, das Wetter und die Straßenverhältnisse an.		<input type="checkbox"/>													
Beim Fahren versuche ich, die Absichten anderer Fahrer zu erkennen.		<input type="checkbox"/>													
Ich wähle Abstand und Geschwindigkeit immer so, dass ich im Fall einer Notbremsung nicht auffahre.		<input type="checkbox"/>													
Ich überlege mir vorher genau, ob ich jemanden überhole.		<input type="checkbox"/>													
Wenn ich mit dem Auto abbiege, achte ich auch auf Radfahrer.		<input type="checkbox"/>													
Beim Überholen halte ich ausreichend Abstand zu Radfahrern.		<input type="checkbox"/>													
Wenn wir in der Clique unterwegs sind und Alkohol trinken wollen, machen wir schon am Beginn des Abends aus, wer auf dem Heimweg fährt.	<input type="checkbox"/>														
Ich achte bei gemeinsamen Fahrten mit meinen Freunden darauf, dass der Fahrer keinen Alkohol getrunken hat.	<input type="checkbox"/>														
Als Fahrradfahrer halte ich an einer roten Ampel an.		<input type="checkbox"/>													

18. Wie oft haben Sie sich in den letzten zwei Wochen als Fahrer folgendermaßen verhalten?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort!)

	Nie	1 Mal	2-3 Mal	4 Mal oder häufiger
Sie sind mehr als 10 km/h schneller als die erlaubte Geschwindigkeit gefahren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sie sind einem vorausfahrenden Fahrzeug dicht aufgefahren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sie haben überholt, obwohl sich Gegenverkehr näherte.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sie sind gefahren, nachdem sie Alkohol getrunken hatten.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sie haben während der Fahrt das Handy / Smartphone bedient (z. B. telefoniert oder Nachrichten gelesen / gesendet).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

19. Bitte kreuzen Sie an, wie stark Sie folgenden Aussagen zustimmen.

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort!)

	Stimme überhaupt nicht zu						Stimme voll und ganz zu					
Als Fahrer trage ich nicht nur für mich Verantwortung, sondern auch für andere Verkehrsteilnehmer.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auf gut ausgebauten Landstraßen könnte man auch schneller fahren als 100 km/h.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Man kann gleichzeitig schnell und vorsichtig fahren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
In der Stadt kann man häufig schneller als 50 km/h fahren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eine nasse Straße ist für mich kein Grund, viel langsamer zu fahren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Beim Fahren sollte man immer nach möglichen Gefahren Ausschau halten, vorausschauend fahren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Schneller als man denkt, kann man in einen Unfall verwickelt sein.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Null-Promille-Grenze für Fahranfänger finde ich gut.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auch nach einem Joint kann man noch sicher fahren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

20. Bitte kreuzen Sie an, wie stark Sie folgenden Aussagen zustimmen.

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort!)

	Stimme überhaupt nicht zu						Stimme voll und ganz zu					
Meine Freunde und Bekannten würden mich kritisieren, wenn sie finden, dass ich zu schnell fahre.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Für einen rasanten Fahrstil bekäme ich Anerkennung von meinen Freunden und Bekannten.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Meine Freunde würden nicht mehr mit mir fahren, wenn ich ständig rasen würde.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Als Raser hätte ich in meinem Freundes- und Bekanntenkreis einen schweren Stand.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

21. Teilen Sie uns bitte ganz allgemein Ihre Meinung zum Fahren mit.

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort!)

	Trifft überhaupt nicht zu						Trifft voll und ganz zu					
Beim Fahren will ich was erleben.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Beim Fahren kann ich mich gut abregieren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Es macht mir Spaß, bei hohem Tempo gefordert zu werden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ohne einen gewissen Nervenkitzel ist Fahren langweilig.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

22. Wie sehr stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort!)

	Stimme überhaupt nicht zu						Stimme voll und ganz zu					
Verkehrsregeln sind notwendig für einen sicheren und geordneten Straßenverkehr.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bestimmte Verkehrsregeln (wie z.B. Geschwindigkeitsbegrenzungen) empfinde ich als Einschränkung meiner persönlichen Freiheit.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich sehe Verkehrsregeln für mich eher als eine Empfehlung.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

23. Bitte schätzen Sie Ihre eigenen Fähigkeiten ein. Vergeben Sie dazu jeweils eine Schulnote von 1 (sehr gut) bis 6 (ungenügend).

	1 Sehr gut	2 Gut	3 Befriedigend	4 Ausreichend	5 Mangelhaft	6 Ungenügend
Wie gut schätzen Sie Ihre Fähigkeiten ein, Gefahrensituationen von vornherein zu vermeiden?	<input type="checkbox"/>					
Wie gut können Sie Situationen erkennen, die zu einem Unfall führen können?	<input type="checkbox"/>					
Wie gut kennen Sie die Grenzen Ihres fahrerischen Könnens bei der Bewältigung von Gefahrensituationen?	<input type="checkbox"/>					
Wie bewerten Sie Ihr Wissen zu technischen und physikalischen Grundlagen sicheren Fahrens?	<input type="checkbox"/>					

24. Wie sehr trauen Sie sich in den nachfolgenden Situationen zu, ein Fahrzeug (Auto, motorisiertes Zweirad) sicher zu lenken?

(Bitte <u>in jeder Zeile</u> eine Antwort!)	Traue ich mir überhaupt nicht zu					Traue ich mir voll und ganz zu
Nach einer nächtlichen Feier oder einem Discobesuch übermüdet nach Hause fahren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sportlich, schnell durch eine scharfe Kurve fahren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn gut gelaunte Freunde mitfahren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Beim Fahren über ein persönliches Problem nachdenken.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auf einer dicht befahrenen Landstraße überholen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn ich unter hohem Zeitdruck schnell mein Ziel erreichen muss.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahren, nachdem ich Alkohol getrunken habe.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn ich lange Strecken am Stück fahre.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bei lauter Musik fahren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn es darum geht, trotz geringen Abstands zum Vorausfahrenden im Notfall rechtzeitig zu bremsen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn ich beim Autofahren ohne Freisprechanlage das Smartphone / Handy benutze.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

25. Wie gefährlich ist Ihrer Meinung nach das Fahren unter den folgenden Bedingungen:

(Bitte <u>in jeder Zeile</u> eine Antwort!)	Überhaupt nicht gefährlich					Sehr gefährlich
Bei schlechtem Wetter (Regen, Schnee)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bei Dunkelheit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auf Landstraßen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mit dem motorisierten Zweirad tagsüber ohne eingeschaltetes Licht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man die Kurven schneidet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bei schlechten Straßenverhältnissen (Risse in der Fahrbahn, Unebenheiten, Schmutz)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man sich müde fühlt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man Alkohol getrunken hat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man unter Zeitdruck fährt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man kurz vor der Fahrt etwas Aufregendes oder Belastendes erlebt hat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man ein Fahrzeug fährt, das technisch nicht in Ordnung ist	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man als Gruppe unterwegs ist	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man auf motorisierten Zweirädern ohne Schutzkleidung unterwegs ist	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man auf motorisierten Zweirädern ohne unterwegs ist	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn die Sehfähigkeit eingeschränkt ist (z.B. Fahren ohne vorgeschriebene Brille)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man das Handy / Smartphone benutzt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man mit überhöhter Geschwindigkeit fährt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

26. Dürfen wir Sie nochmal befragen?

Für unsere wissenschaftliche Untersuchung würden wir Sie gerne in etwa zwei Monaten nochmal befragen. Damit wir wieder zu Ihnen Kontakt aufnehmen können, bitten wir Sie, uns Ihre E-Mail-Adresse oder Handynummer mitzuteilen. Außerdem benötigen wir die E-Mail-Adresse oder Handynummer zur Benachrichtigung der Gewinner unserer Verlosung von 100 Amazon-Gutscheinen im Wert von jeweils 20 Euro.

Meine E-Mail-Adresse ist:

Meine Handy-Nummer ist:

Ihre Antworten im Fragebogen werden getrennt von Ihren Kontaktdaten gespeichert, bei Datenauswertungen ist also kein Rückschluss auf Ihre Person möglich. Ihre E-Mail-Adresse oder Handynummer wird nach Abschluss der Befragungen selbstverständlich wieder gelöscht. Außerdem werden die Kontaktdaten, wie auch Ihre weiteren Angaben, nach den gesetzlichen Bestimmungen des Datenschutzes streng vertraulich behandelt und nur für die wissenschaftlichen Zwecke dieser Studie verwendet.

**VIELEN DANK FÜR IHRE TEILNAHME!**



## **Anhang V**

**AjF-Befragung der Jugendlichen  
und jungen Erwachsenen: erste  
Nachbefragung der Prüfgruppe**









**15. Außerdem gab es während des „Aktion junge Fahrer“-Verkehrssicherheitstages möglicherweise die Gelegenheit, an verschiedenen Diskussionsrunden teilzunehmen. Welche Diskussionsrunden wurden angeboten und an welchen haben Sie teilgenommen?**

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort!)

	Das wurde nicht angeboten	Das wurde angeboten, aber ich habe nicht teilgenommen	Das wurde angeboten und ich habe teilgenommen
Der Verkehrsunfall und seine Folgen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Alkohol im Straßenverkehr / Designierter Fahrer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrzeugsicherheit / Unfallursachen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Risikofaktor Mensch (Konfliktsituationen, Stress, Überforderung)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Drogen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sonstiges Thema, und zwar <input type="text"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**16. [für jede Diskussionsrunde, an der teilgenommen wurde] Bitte denken Sie an die Diskussionsrunde [...] zurück und beurteilen Sie folgende Aussagen. Mit „Moderator“ ist die Person gemeint, die die Diskussionsrunde „[...]“ geleitet hat.**

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort!)

	Stimme überhaupt nicht zu				Stimme voll und ganz zu		
Ich habe den Moderator der Diskussionsrunde als fachlich kompetent empfunden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der Moderator hat die Teilnehmer motiviert, am Gespräch teilzunehmen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der Moderator hat die Fragen der Teilnehmer umfassend beantwortet.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Inhalte der Diskussionsrunde wurden anschaulich vermittelt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich habe in der Diskussionsrunde Neues zum Thema „Verkehrssicherheit“ gelernt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Diskussionsrunde hat mich angeregt, meine Einstellungen zur Verkehrssicherheit zu ändern.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Diskussionsrunde hat mich motiviert, etwas an meinem Verhalten im Straßenverkehr zu verändern.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**17. Haben Sie beim Aktionstag etwas zu den folgenden Themen erfahren?**

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort!)

	Nein	Ja
Ablenkung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Risikoverhalten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Alkohol und Drogen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Begleitetes Fahren	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sichtbarkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Befolgung von Verkehrsregeln und Geschwindigkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rücksichtnahme gegenüber Rad Fahrenden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**18. Welche Note geben Sie dem „Aktion junge Fahrer“-Aktionstag insgesamt?**

Bitte beurteilen Sie den Aktionstag anhand von Schulnoten.	1 Sehr gut	2 Gut	3 Befriedigend	4 Ausreichend	5 Mangelhaft	6 Ungenügend
	<input type="checkbox"/>					

**19. Gibt es noch etwas, das Sie uns zum „Aktion junge Fahrer“-Aktionstag oder zum Fragebogen mitteilen möchten?**

© Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg 2017

Vielen Dank, dass Sie den Fragebogen ausgefüllt haben! Wir würden Sie gerne **in etwa 6 Wochen** noch **ein letztes Mal** befragen, um die Untersuchung des Programms „Aktion junge Fahrer“ abzuschließen. Wir freuen uns sehr, wenn Sie auch an dieser Befragung teilnehmen. Bis dahin wünscht Ihnen das Team der wissenschaftlichen Begleitforschung eine gute Zeit!

## **Anhang VI**

**AjF-Befragung der Jugendlichen  
und jungen Erwachsenen: zweite  
Nachbefragung**



Liebe Schülerinnen und Schüler, liebe Auszubildende,

vielen Dank für Ihr Interesse an der letzten Befragung im Rahmen der **wissenschaftlichen Untersuchung** des Programms „**Aktion junge Fahrer**“.

Auch diese Befragung beschäftigt sich mit dem Thema Verkehrssicherheit. Das Ausfüllen des Fragebogens dauert nur etwa 15 Minuten.

Mit der Beantwortung der Fragen helfen Sie, das Programm „Aktion junge Fahrer“ noch besser zu machen.

Sie können dabei an der **Verlosung von 100 Amazon-Gutscheinen im Wert von 20 Euro** teilnehmen!

Es kann sein, dass Ihnen einige Fragen bekannt vorkommen. Bitte beantworten Sie aber auch diese möglichst vollständig, da Ihre Antworten für die wissenschaftliche Untersuchung sehr wichtig sind.

Wir danken Ihnen ganz herzlich für Ihre Unterstützung bei der **Verbesserung der Verkehrssicherheit von Jugendlichen und jungen Erwachsenen!**

Hinweise:

Ausführlichere Informationen zum Projekt und zum Datenschutz stehen Ihnen hier [*auf „hier“: Link zu Dokument „Informationen zur wissenschaftlichen Befragung und zum Datenschutz“*] zur Verfügung.

Im gesamten Fragebogen wird wegen der besseren Lesbarkeit stets nur die männliche Form benutzt. Eine Diskriminierung des weiblichen Geschlechts ist damit selbstverständlich nicht beabsichtigt.

**1. Zunächst würden wir gerne von Ihnen wissen, ob Sie einen Führerschein besitzen (z.B. für Auto oder motorisiertes Zweirad, wie Mofa, Moped, Motorrad oder Motorroller).**

- Ja**, ich besitze einen Führerschein → Bitte weiter mit **Frage 2!**
- Nein**, ich besitze keinen Führerschein → Bitte weiter mit **Frage 3!**

**2. Welche Fahrerlaubnisklasse(n) besitzen Sie? (Bitte alle zutreffenden Antworten ankreuzen!)**

- |   |   |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Mofa (Prüfbescheinigung, ab 15 Jahre)            | <input type="checkbox"/> A2 (Motorrad, ab 18 Jahre)                         |
| <input type="checkbox"/> AM15 / AM (Kleinkrafträder, ab 15 oder 16 Jahre) | <input type="checkbox"/> A (Motorrad, ab 24 Jahre)                          |
| <input type="checkbox"/> T, L (landwirtschaftliche Zugmaschinen)          | <input type="checkbox"/> C-Klassen (Lastkraftwagen, ab 18 Jahre oder älter) |
| <input type="checkbox"/> A1 (Leichtkrafträder bis 125 ccm, ab 16 Jahre)   | <input type="checkbox"/> D-Klassen (Omnibusse, ab 21 Jahre oder älter)      |
| <input type="checkbox"/> BF17 / B / BE (Pkw, ab 17 bzw. 18 Jahre)         |   |

**3. [Grün markierte Items: nur Fahrer] Bitte geben Sie an, wie häufig Sie sich folgendermaßen verhalten.**

(Bitte <u>in jeder Zeile</u> eine Antwort!)	Frage trifft nicht zu	Nie							Immer						
Als Fahrer oder Beifahrer auf einem motorisierten Zweirad benutze ich einen Helm.	<input type="checkbox"/>														
Als Fahrer / Beifahrer im Auto benutze ich den Sicherheitsgurt.		<input type="checkbox"/>													
Auch wenn ich Vorfahrt habe, werde ich an Kreuzungen langsamer.		<input type="checkbox"/>													
Wenn ich beim Fahren müde werde, plane ich eine Pause.		<input type="checkbox"/>													
Ich passe meine Geschwindigkeit an die Verkehrssituation, das Wetter und die Straßenverhältnisse an.		<input type="checkbox"/>													
Beim Fahren versuche ich, die Absichten anderer Fahrer zu erkennen.		<input type="checkbox"/>													
Ich wähle Abstand und Geschwindigkeit immer so, dass ich im Fall einer Notbremsung nicht auffahre.		<input type="checkbox"/>													
Ich überlege mir vorher genau, ob ich jemanden überhole.		<input type="checkbox"/>													
Wenn ich mit dem Auto abbiege achte ich auch auf Radfahrer.		<input type="checkbox"/>													
Beim Überholen halte ich ausreichend Abstand zu Radfahrern.		<input type="checkbox"/>													
Wenn eine Ampel rot ist, halte ich als Fahrradfahrer an.		<input type="checkbox"/>													
Wenn wir in der Clique unterwegs sind und Alkohol trinken wollen, machen wir schon am Beginn des Abends aus, wer auf dem Heimweg fährt.	<input type="checkbox"/>														
Ich achte bei gemeinsamen Fahrten mit meinen Freunden darauf, dass der Fahrer keinen Alkohol getrunken hat.	<input type="checkbox"/>														

**4. Hat sich durch Ihre Teilnahme am Aktionstag zur Verkehrssicherheit etwas an Ihrem Verhalten im Straßenverkehr geändert?**

- Nein  Ja, und zwar

5. [nur Fahrer] Wie oft haben Sie sich in den letzten zwei Wochen als Fahrer folgendermaßen verhalten?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort!)

	Nie	1 Mal	2-3 Mal	4 Mal oder häufiger
Sie sind mehr als 10 km/h schneller als die erlaubte Geschwindigkeit gefahren	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sie sind einem vorausfahrenden Fahrzeug dicht aufgefahren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sie haben überholt, obwohl sich Gegenverkehr näherte.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sie sind gefahren, nachdem sie Alkohol getrunken hatten.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sie haben während der Fahrt das Handy / Smartphone bedient (z. B. telefoniert oder Nachrichten gelesen / gesendet).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

6. [Grün markierte Items: nur Fahrer] Bitte geben Sie an, wie stark Sie folgenden Aussagen zustimmen.

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort!)

	Stimme überhaupt nicht zu					Stimme voll und ganz zu
Als Fahrer trage ich nicht nur für mich Verantwortung, sondern auch für andere Verkehrsteilnehmer.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auf gut ausgebauten Landstraßen könnte man auch schneller fahren als 100 km/h.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Man kann gleichzeitig schnell und vorsichtig fahren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
In der Stadt kann man häufig schneller als 50 km/h fahren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eine nasse Straße ist für mich kein Grund, viel langsamer zu fahren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Beim Fahren sollte man immer nach möglichen Gefahren Ausschau halten, vorausschauend fahren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Schneller als man denkt, kann man in einen Unfall verwickelt sein.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Null-Promille-Grenze für Fahranfänger finde ich gut.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auch nach einem Joint kann man noch sicher fahren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

7. Hat sich durch Ihre Teilnahme am Aktionstag zur Verkehrssicherheit etwas an Ihrer Einstellung zu den oben genannten Aussagen geändert?

Nein  Ja, und zwar

8. [nur Fahrer] Bitte schätzen Sie Ihre eigenen Fähigkeiten ein.

Vergeben Sie dazu jeweils eine Schulnote von 1 (sehr gut) bis 6 (ungenügend).

	1 Sehr gut	2 Gut	3 Befriedigend	4 Ausreichend	5 Mangelhaft	6 Ungenügend
Wie gut schätzen Sie Ihre Fähigkeiten ein, Gefahrensituationen von vornherein zu vermeiden?	<input type="checkbox"/>					
Wie gut können Sie Situationen erkennen, die zu einem Unfall führen können?	<input type="checkbox"/>					
Wie gut kennen Sie die Grenzen Ihres fahrerischen Könnens bei der Bewältigung von Gefahrensituationen?	<input type="checkbox"/>					
Wie bewerten Sie Ihr Wissen zu technischen und physikalischen Grundlagen des sicheren Fahrens?	<input type="checkbox"/>					

9. Hat sich durch Ihre Teilnahme am Aktionstag zur Verkehrssicherheit etwas an der Einschätzung Ihrer oben genannten Fähigkeiten geändert?

- Ja, ich schätze meine oben genannten Fähigkeiten jetzt als besser ein.
- Ja, ich schätze meine oben genannten Fähigkeiten jetzt als schlechter ein.
- Nein, an der Einschätzung meiner oben genannten Fähigkeiten hat sich nichts verändert.

10. [nur Fahrer] Wie sehr trauen Sie sich in den nachfolgenden Situationen zu, ein Fahrzeug (Auto, motorisiertes Zweirad) sicher zu lenken?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort!)

	Traue ich mir überhaupt nicht zu				Traue ich mir voll und ganz zu		
Nach einer nächtlichen Feier oder einem Discobesuch übermüdet nach Hause fahren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sportlich, schnell durch eine scharfe Kurve fahren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn gut gelaunte Freunde mitfahren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Beim Fahren über ein persönliches Problem nachdenken.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auf einer dicht befahrenen Landstraße überholen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn ich unter hohem Zeitdruck schnell mein Ziel erreichen muss.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahren, nachdem ich Alkohol getrunken habe.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn ich lange Strecken am Stück fahre.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bei lauter Musik fahren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn es darum geht, trotz geringen Abstands zum Vorausfahrenden im Notfall rechtzeitig zu bremsen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn ich beim Autofahren ohne Freisprechanlage das Smartphone / Handy benutze.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Hat sich durch Ihre Teilnahme am Aktionstag zur Verkehrssicherheit etwas an der Einschätzung geändert, inwieweit Sie sich zutrauen, in diesen Situationen sicher zu fahren? (Bitte wählen Sie die am besten zutreffende Antwort!)

- Ja, ich traue mir viele dieser Situationen jetzt weniger zu.
- Ja, ich traue mir einige dieser Situationen jetzt weniger zu.
- Nein, insgesamt hat sich an meiner Einschätzung nichts verändert.
- Ja, ich traue mir einige dieser Situationen jetzt eher zu.
- Ja, ich traue mir viele dieser Situationen jetzt eher zu.

12. Wie gefährlich ist Ihrer Meinung nach das Fahren unter den folgenden Bedingungen:

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort!)

	Überhaupt nicht gefährlich				Sehr gefährlich		
Bei schlechtem Wetter (Regen, Schnee)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bei Dunkelheit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auf Landstraßen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mit dem motorisierten Zweirad tagsüber ohne eingeschaltetes Licht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man die Kurven schneidet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bei schlechten Straßenverhältnissen (Risse in der Fahrbahn, Unebenheiten, Schmutz)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man sich müde fühlt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man Alkohol getrunken hat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man unter Zeitdruck fährt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man kurz vor der Fahrt etwas Aufregendes oder Belastendes erlebt hat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man ein Fahrzeug fährt, das technisch nicht in Ordnung ist	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man als Gruppe unterwegs ist	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man auf motorisierten Zweirädern ohne Schutzkleidung unterwegs ist	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man auf motorisierten Zweirädern ohne Helm unterwegs ist	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn die Sehfähigkeit eingeschränkt ist (z.B. Fahren ohne vorgeschriebene Brille)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man das Handy / Smartphone benutzt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man mit überhöhter Geschwindigkeit fährt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

13. Hat sich durch Ihre Teilnahme am Aktionstag zur Verkehrssicherheit etwas daran geändert, für wie gefährlich Sie die oben genannten Situationen halten? (Bitte wählen Sie die am besten zutreffende Antwort!)

- Ja, ich schätze viele dieser Situationen jetzt als gefährlicher ein.
- Ja, ich schätze einige dieser Situationen jetzt als gefährlicher ein.
- Nein, insgesamt hat sich an meiner Einschätzung nichts verändert.
- Ja, ich schätze einige dieser Situationen jetzt als weniger gefährlich ein.
- Ja, ich schätze viele dieser Situationen jetzt als weniger gefährlich ein.

14. **Ganz allgemein: Hat sich aufgrund der Teilnahme am Aktionstag zur Verkehrssicherheit sonst noch irgendetwas an Ihren Einstellungen oder Ihrem Verhalten in Bezug auf den Straßenverkehr geändert?**

Nein  Ja, und zwar \_\_\_\_\_

**FRAGEN 15-21 NUR, WENN NICHT AN 1.FOLGEBEFRAGUNG TEILGENOMMEN!**

15. **Während des „Aktion junge Fahrer“-Verkehrssicherheitstages gab es die Gelegenheit, verschiedene Aktionen auszuprobieren. Welche Aktionen wurden bei dem Verkehrssicherheitstag, den Sie besucht haben, angeboten?**

(Hier sind mehrere Antworten möglich!)

Gurtschlitten  Motorradsimulator  Überschlagsimulator  
 PKW-Fahrsimulator  Rauschbrillenparcours  
 Sehtest  Unfalldemonstration  
 Reaktionstest  Motorradschleiftest  
 Bremssimulator  Eine sonstige Aktion, und zwar: \_\_\_\_\_

16. **[für jede Aktion die angeboten wurde] Haben Sie bei den folgenden Aktionen zugeschaut oder diese ausprobiert?**

(Bitte <u>in jeder Zeile</u> eine Antwort!)	Bei dieser Aktion habe ich <u>gar nicht</u> zugeschaut	Bei dieser Aktion habe ich <u>kürzere Zeit</u> zugeschaut	Bei dieser Aktion habe ich <u>längere Zeit</u> zugeschaut	Diese Aktion habe ich <u>ausprobiert</u> .
[...]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

17. **[für jede Aktion bei der längere Zeit zugeschaut ODER ausprobiert wurde] Wie sehr stimmen Sie den folgenden Aussagen für das Aktionselement [...] zu?**

(Bitte <u>in jeder Zeile</u> eine Antwort!)	Stimme überhaupt nicht zu	Stimme voll und ganz zu
Ich habe bei diesem Aktionselement etwas Neues über Verkehrssicherheit erfahren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der Leiter des Aktionselements hat mich und andere motiviert, es auszuprobieren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der Leiter des Aktionselements hat die Funktionsweise verständlich erklärt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
[wenn ausprobiert] Es hat Spaß gemacht, das Aktionselement auszuprobieren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Das Aktionselement hat mich angeregt, meine Einstellungen zur Verkehrssicherheit zu ändern.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Das Aktionselement hat mich motiviert, etwas an meinem Verhalten im Straßenverkehr zu verändern.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

18. **Außerdem gab es während des „Aktion junge Fahrer“-Verkehrssicherheitstages möglicherweise die Gelegenheit, an verschiedenen Diskussionsrunden teilzunehmen. Welche Diskussionsrunden wurden angeboten und an welchen haben Sie teilgenommen?**

(Bitte <u>in jeder Zeile</u> eine Antwort!)	Das wurde nicht angeboten	Das wurde <u>angeboten</u> , aber ich habe <u>nicht</u> teilgenommen	Das wurde <u>angeboten</u> und ich habe teilgenommen
Der Verkehrsunfall und seine Folgen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Alkohol im Straßenverkehr / Designierter Fahrer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrzeugsicherheit / Unfallursachen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Risikofaktor Mensch (Konfliktsituationen, Stress, Überforderung)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Drogen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sonstiges Thema, und zwar _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

19. **[für jede Diskussionsrunde, an der teilgenommen wurde] Bitte denken Sie an die Diskussionsrunde [...] zurück und beurteilen Sie folgende Aussagen. Mit „Moderator“ ist die Person gemeint, die die Diskussionsrunde „[...]“ geleitet hat.**

(Bitte <u>in jeder Zeile</u> eine Antwort!)	Stimme überhaupt nicht zu	Stimme voll und ganz zu
Ich habe den Moderator der Diskussionsrunde als fachlich kompetent empfunden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der Moderator hat die Teilnehmer motiviert, am Gespräch teilzunehmen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der Moderator hat die Fragen der Teilnehmer umfassend beantwortet.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Inhalte der Diskussionsrunde wurden anschaulich vermittelt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich habe in der Diskussionsrunde Neues zum Thema „Verkehrssicherheit“ gelernt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Diskussionsrunde hat mich angeregt, meine Einstellungen zur Verkehrssicherheit zu ändern.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Diskussionsrunde hat mich motiviert, etwas an meinem Verhalten im Straßenverkehr zu verändern.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**20. Haben Sie beim Aktionstag etwas zu den folgenden Themen erfahren?**

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort!)

Nein Ja

Ablenkung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Risikoverhalten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Alkohol und Drogen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Begleitetes Fahren	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sichtbarkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Befolgung von Verkehrsregeln und Geschwindigkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rücksichtnahme gegenüber Rad Fahrenden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**21. Welche Note geben Sie dem „Aktion junge Fahrer“-Aktionstag insgesamt?**

Bitte beurteilen Sie den Aktionstag anhand einer Schulnote!

1	2	3	4	5	6
Sehr gut	Gut	Befriedigend	Ausreichend	Mangelhaft	Ungenügend
<input type="checkbox"/>					

**AB HIER WIEDER AN ALLE!**

**22. Rückblickend auf den Aktionstag zur Verkehrssicherheit vor etwa zwei Monaten: Was hat Ihnen dabei besonders gut gefallen?**

**23. Was hat Ihnen am Aktionstag nicht gut gefallen?**

**24. Gibt es noch etwas, das Sie uns zum Aktionstag zur Verkehrssicherheit oder zum Fragebogen mitteilen möchten?**

© Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg 2017

Vielen Dank, dass Sie alle Fragebogen ausgefüllt haben und unsere wissenschaftliche Untersuchung unterstützt haben!  
Die Verlosung der Amazon-Gutscheine findet gegen Ende September 2017 statt. Die Gewinner werden per E-Mail oder SMS benachrichtigt.  
Das Team der wissenschaftlichen Begleitforschung wünscht Ihnen eine allzeit unfallfreie Mobilität!

# AjF 1. Folgebefragung (t<sub>2</sub>) – Kontrollgruppe



Liebe Schülerinnen und Schüler, liebe Auszubildende,

vielen Dank für Ihr Interesse an der letzten Befragung im Rahmen der **wissenschaftlichen Untersuchung** des zum Thema „**Verkehrssicherheit junger Fahrer**“. Das Ausfüllen des Fragebogens dauert nur etwa 15 Minuten.

Sie können dabei an der **Verlosung von 100 Amazon-Gutscheinen im Wert von 20 Euro** teilnehmen!

Es kann sein, dass Ihnen einige Fragen bekannt vorkommen. Bitte beantworten Sie aber auch diese möglichst vollständig, da Ihre Antworten für die wissenschaftliche Untersuchung sehr wichtig sind.

Wir danken Ihnen ganz herzlich für Ihre Unterstützung bei der **Verbesserung der Verkehrssicherheit von Jugendlichen und jungen Erwachsenen!**

Hinweise:

Ausführlichere Informationen zum Projekt und zum Datenschutz stehen Ihnen hier [auf „hier“: [Link zu Dokument „Informationen zur wissenschaftlichen Befragung und zum Datenschutz“](#)] zur Verfügung.

Im gesamten Fragebogen wird wegen der besseren Lesbarkeit stets nur die männliche Form benutzt. Eine Diskriminierung des weiblichen Geschlechts ist damit selbstverständlich nicht beabsichtigt.

**1. Zunächst würden wir gerne von Ihnen wissen, ob Sie einen Führerschein besitzen (z.B. für Auto oder motorisiertes Zweirad, wie Mofa, Moped, Motorrad oder Motorroller).**

**Ja**, ich besitze einen Führerschein → Bitte weiter mit **Frage 2!**

**Nein**, ich besitze keinen Führerschein → Bitte weiter mit **Frage 3!**

**2. Welche Fahrerlaubnisklasse(n) besitzen Sie? (Bitte alle zutreffenden Antworten ankreuzen!)**

<input type="checkbox"/> Mofa (Prüfbescheinigung, ab 15 Jahre)	<input type="checkbox"/> A2 (Motorrad, ab 18 Jahre)
<input type="checkbox"/> AM15 / AM (Kleinkrafträder, ab 15 oder 16 Jahre)	<input type="checkbox"/> A (Motorrad, ab 24 Jahre)
<input type="checkbox"/> T, L (landwirtschaftliche Zugmaschinen)	<input type="checkbox"/> C-Klassen (Lastkraftwagen, ab 18 Jahre oder älter)
<input type="checkbox"/> A1 (Leichtkrafträder bis 125 ccm, ab 16 Jahre)	<input type="checkbox"/> D-Klassen (Omnibusse, ab 21 Jahre oder älter)
<input type="checkbox"/> BF17 / B / BE (Pkw, ab 17 bzw. 18 Jahre)	

**3. [Grün markierte Items: nur Fahrer] Bitte geben Sie an, wie häufig Sie sich folgendermaßen verhalten.**

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort!)

	Frage trifft nicht zu	Nie	Fast nie	Etwas	Etwas sehr	Fast immer	Immer
Als Fahrer oder Beifahrer auf einem motorisierten Zweirad benutze ich einen Helm.	<input type="checkbox"/>						
Als Fahrer / Beifahrer im Auto benutze ich den Sicherheitsgurt.	<input type="checkbox"/>						
Auch wenn ich Vorfahrt habe, werde ich an Kreuzungen langsamer.	<input type="checkbox"/>						
Wenn ich beim Fahren müde werde, plane ich eine Pause.	<input type="checkbox"/>						
Ich passe meine Geschwindigkeit an die Verkehrssituation, das Wetter und die Straßenverhältnisse an.	<input type="checkbox"/>						
Beim Fahren versuche ich, die Absichten anderer Fahrer zu erkennen.	<input type="checkbox"/>						
Ich wähle Abstand und Geschwindigkeit immer so, dass ich im Fall einer Notbremsung nicht auffahre.	<input type="checkbox"/>						
Ich überlege mir vorher genau, ob ich jemanden überhole.	<input type="checkbox"/>						
Wenn ich mit dem Auto abbiege achte ich auch auf Radfahrer.	<input type="checkbox"/>						
Beim Überholen halte ich ausreichend Abstand zu Radfahrern.	<input type="checkbox"/>						
Wenn eine Ampel rot ist, halte ich als Fahrradfahrer an.	<input type="checkbox"/>						
Wenn wir in der Clique unterwegs sind und Alkohol trinken wollen, machen wir schon am Beginn des Abends aus, wer auf dem Heimweg fährt.	<input type="checkbox"/>						
Ich achte bei gemeinsamen Fahrten mit meinen Freunden darauf, dass der Fahrer keinen Alkohol getrunken hat.	<input type="checkbox"/>						

**4. Hat sich in den letzten zwei Monaten etwas an Ihrem Verhalten im Straßenverkehr geändert?**

1 Nein     2 Ja, und zwar



Fahren, nachdem ich Alkohol getrunken habe.	<input type="checkbox"/>					
Wenn ich lange Strecken am Stück fahre.	<input type="checkbox"/>					
Bei lauter Musik fahren.	<input type="checkbox"/>					
Wenn es darum geht, trotz geringen Abstands zum Vorfahrenden im Notfall rechtzeitig zu bremsen.	<input type="checkbox"/>					
Wenn ich beim Autofahren ohne Freisprechanlage das Smartphone / Handy benutze.	<input type="checkbox"/>					

11. Hat sich in den letzten zwei Monaten etwas an der Einschätzung geändert, inwieweit Sie sich zutrauen, in diesen Situationen sicher zu fahren? (Bitte wählen Sie die am besten zutreffende Antwort!)

- Ja, ich traue mir viele dieser Situationen jetzt weniger zu.
- Ja, ich traue mir einige dieser Situationen jetzt weniger zu.
- Nein, insgesamt hat sich an meiner Einschätzung nichts verändert.
- Ja, ich traue mir einige dieser Situationen jetzt eher zu.
- Ja, ich traue mir viele dieser Situationen jetzt eher zu.

12. Wie gefährlich ist Ihrer Meinung nach das Fahren unter den folgenden Bedingungen:

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort!)

	Überhaupt nicht gefährlich					Sehr gefährlich
Bei schlechtem Wetter (Regen, Schnee)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bei Dunkelheit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auf Landstraßen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mit dem motorisierten Zweirad tagsüber ohne eingeschaltetes Licht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man die Kurven schneidet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bei schlechten Straßenverhältnissen (Risse in der Fahrbahn, Unebenheiten, Schmutz)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man sich müde fühlt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man Alkohol getrunken hat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man unter Zeitdruck fährt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man kurz vor der Fahrt etwas Aufregendes oder Belastendes erlebt hat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man ein Fahrzeug fährt, das technisch nicht in Ordnung ist	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man als Gruppe unterwegs ist	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man auf motorisierten Zweirädern ohne Schutzkleidung unterwegs ist	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man auf motorisierten Zweirädern ohne Helm unterwegs ist	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn die Sehfähigkeit eingeschränkt ist (z.B. Fahren ohne vorgeschriebene Brille)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man das Handy / Smartphone benutzt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn man mit überhöhter Geschwindigkeit fährt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

13. Hat sich in den letzten zwei Monaten etwas daran geändert, für wie gefährlich Sie die oben genannten Situationen halten? (Bitte wählen Sie die am besten zutreffende Antwort!)

- Ja, ich schätze viele dieser Situationen jetzt als gefährlicher ein.
- Ja, ich schätze einige dieser Situationen jetzt als gefährlicher ein.
- Nein, insgesamt hat sich an meiner Einschätzung nichts verändert.
- Ja, ich schätze einige dieser Situationen jetzt als weniger gefährlich ein.
- Ja, ich schätze viele dieser Situationen jetzt als weniger gefährlich ein.

14. Ganz allgemein: Hat sich in den letzten zwei Monaten sonst noch irgendetwas an Ihren Einstellungen oder Ihrem Verhalten in Bezug auf den Straßenverkehr geändert?

- Nein  Ja, und zwar

15. Haben Sie in den letzten zwei Monaten an einem Aktionstag zur Verkehrssicherheit teilgenommen (z.B. mit Fahrsimulatoren, Infoständen, Gesprächsgruppen oder ähnlichem)?

- Ja  Nein

16. Gibt es noch etwas, das Sie uns zum Thema Verkehrssicherheit oder zum Fragebogen mitteilen möchten?

## **Anhang VII**

### **Befragung der ehrenamtlichen Umsetzer**



# MODERATOREN- / EHRENAMTLICHE UMSETZER- BEFRAGUNG [KuV, KiS und AjF]

Sehr geehrte Ehrenamtliche in den Programmen „Kind und Verkehr“, „Kinder im Straßenverkehr“ und „Aktion junge Fahrer“, vielen Dank für Ihr Interesse an der Befragung der Moderatoren und ehrenamtlichen Umsetzer im Rahmen der wissenschaftlichen Untersuchung der obengenannten Zielgruppenprogramme. Diese Befragung beschäftigt sich mit Ihren Erfahrungen bei der Programmumsetzung und Ihrer Meinung (Lob, Kritik und Verbesserungsvorschläge) dazu. Mit der Beantwortung der Fragen helfen Sie, die Zielgruppenprogramme von allen Seiten zu untersuchen und die Verkehrsunfallprävention für Kinder und Jugendliche zu verbessern.

Auch den nicht mehr aktiven Moderator/innen bzw. ehrenamtlichen Umsetzern würden wir gerne ein paar Fragen stellen und bitten Sie, Ihre oft langjährigen Erfahrungen mit uns zu teilen.

Wir danken Ihnen ganz herzlich für Ihre Unterstützung bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen!

Hinweise:

Ausführliche Informationen zur Befragung und zum Datenschutz stehen Ihnen hier [[Link zu Dokument](#)] zur Verfügung.

Im gesamten Fragebogen wird wegen der besseren Lesbarkeit stets nur eine Form des Geschlechts benutzt. Eine Diskriminierung des anderen Geschlechts ist damit selbstverständlich nicht beabsichtigt.

**1. Bitte geben Sie zunächst an, in welchen der folgenden Zielgruppenprogramme Sie aktiv sind oder in den letzten fünf Jahren aktiv waren.**

- „Kind und Verkehr“ (KuV)       „Kinder im Straßenverkehr“ (KiS)       „Aktion junge Fahrer“ (AjF)

**Nun bitte einige Angaben zu Ihrer Aktivität in den Zielgruppenprogrammen.**

**2. [nur für KuV-Moderatoren (Frage 1 Antwort 1)] Sind Sie derzeit im Programm „Kind und Verkehr“ als Moderator aktiv, d.h. bieten Sie im Jahr 2017 Elternveranstaltungen oder Projektbegleitung / Direktansprachen an? [PFLICHTFRAGE]**

- Ja, ich bin in KuV aktiv und biete im Jahr 2017 Elternveranstaltungen oder Projektbegleitung / Direktansprachen an.
- Ich mache eine Pause, d.h. ich biete im Jahr 2017 keine KuV-Elternveranstaltungen oder -Projektbegleitung / -Direktansprachen an. Ich habe aber vor, meine Tätigkeit wieder aufzunehmen.
- Nein, ich bin nicht mehr in KuV aktiv.

**3. [nur, wenn bei Frage 2 Antwort 2 ODER 3] Warum [machen Sie zurzeit im Programm „Kind und Verkehr“ eine Pause / sind Sie im Programm „Kind und Verkehr“ nicht mehr aktiv]? (Hier sind mehrere Antworten möglich!)**

- Berufliche Gründe       Mangelndes Interesse von Eltern am Programm       Unzufriedenheit mit meinem Umsetzerverband
- Private Gründe       Mangelndes Interesse von Einrichtungen am Programm       Sonstiger Grund, und zwar:

**4. [nur, wenn bei Frage 2 Antwort 2 ODER 3] In welchem Jahr haben Sie Ihre letzte „Kind und Verkehr“-Veranstaltung durchgeführt?**

Meine letzte „Kind und Verkehr“-Veranstaltung habe ich im Jahr  durchgeführt.

**5. [nur für KiS-Moderatoren (Frage 1 Antwort 2)] Sind Sie derzeit im Programm „Kinder im Straßenverkehr“ als Moderator aktiv, d.h. bieten Sie im Jahr 2017 Beratungsgespräche an oder arbeiten Sie bei KiS-Verkehrssicherheitstagen mit? [PFLICHTFRAGE]**

- Ja, ich bin in KiS aktiv und biete im Jahr 2017 Beratungsgespräche an oder arbeite bei KiS-Verkehrssicherheitstagen mit.
- Ich mache eine Pause, d.h. ich biete im Jahr 2017 keine Beratungsgespräche an und arbeite auch nicht bei KiS-Verkehrssicherheitstagen mit. Ich habe aber vor, meine Tätigkeit wieder aufzunehmen.
- Nein, ich bin nicht mehr in KiS aktiv.

**6. [nur, wenn bei Frage 5 Antwort 2 ODER 3] Warum [machen Sie zurzeit im Programm „Kinder im Straßenverkehr“ eine Pause / sind Sie im Programm „Kinder im Straßenverkehr“ nicht mehr aktiv]? (Hier sind mehrere Antworten möglich!)**

- Berufliche Gründe       Mangelndes Interesse von Einrichtungen am Programm       Sonstiger Grund, und zwar:
- Private Gründe       Unzufriedenheit mit meinem Umsetzerverband

**7. [nur, wenn bei Frage 5 Antwort 2 ODER 3] In welchem Jahr haben Sie Ihr letztes „Kinder im Straßenverkehr“-Beratungsgespräch durchgeführt?**

Mein letztes „Kinder im Straßenverkehr“-Beratungsgespräch habe ich im Jahr  durchgeführt.

- Ich habe nie KiS-Beratungsgespräche durchgeführt.

**8. [nur für AjF-Moderatoren (Frage 1 Antwort 3)] Sind Sie derzeit im Programm „Aktion junge Fahrer“ ehrenamtlich aktiv, d.h. stehen Sie im Jahr 2017 für Aktionstage zur Verfügung (z.B. für Planung, Koordination oder Durchführung eines Aktionstages)? [PFLICHTFRAGE]**

- Ja, ich bin in AjF aktiv und stehe im Jahr 2017 für Aktionstage zur Verfügung.
- Ich mache eine Pause, d.h. ich stehe im Jahr 2017 nicht für Aktionstage zur Verfügung. Ich habe aber vor, meine Tätigkeit wieder aufzunehmen.
- Nein, ich bin in nicht mehr in AjF aktiv.

**9. [nur, wenn bei Frage 8 Antwort 2 ODER 3] Warum [machen Sie zurzeit im Programm „Aktion junge Fahrer“ eine Pause / sind Sie im Programm „Aktion junge Fahrer“ nicht mehr aktiv]? (Hier sind mehrere Antworten möglich!)**

- Berufliche Gründe       Unzufriedenheit mit meinem Umsetzerverband
- Private Gründe       Sonstiger Grund, und zwar:

**10. [nur, wenn bei Frage 8 Antwort 2 ODER 3] In welchem Jahr haben Sie zuletzt an einem „Aktion junge Fahrer“-Aktionstag mitgewirkt?**

Der letzte Aktionstag, an dem ich mitgewirkt habe, war im Jahr .

In den folgenden Fragen geht es um die Umsetzung des Programms „Kinder im Straßenverkehr“. [NUR FÜR AKTIVE UND PAUSIERENDE KIS-MODERATOREN (Frage 5 Antwort 1 ODER 2)]

**11. Seit wann sind Sie schon im Programm „Kinder im Straßenverkehr“ aktiv?**

(Wenn Sie es nicht genau wissen, dann geben Sie bitte eine möglichst gute Schätzung ab!)

Ich habe im Jahr  mit meiner Tätigkeit bei „Kinder im Straßenverkehr“ begonnen.

**12. In welcher Weise sind Sie im Programm „Kinder im Straßenverkehr“ aktiv? (Hier sind mehrere Antworten möglich!)**

Ich führe KiS-Beratungsgespräche durch.  Ich wirke bei KiS-Verkehrssicherheitstagen mit (z.B. in der Planung, der Koordination oder der Durchführung).

**13. Setzen Sie das Programm "Kinder im Straßenverkehr" im Rahmen Ihrer dienstlichen Tätigkeit (z.B. als Polizist) um?**

Ja  Teils / teils  Nein

**FRAGEN 14-17 NUR FÜR AKTIVE MODERATOREN, DIE BERATUNGSGESPRÄCHE DURCHFÜHREN (FRAGE 5 ANTWORT 1 UND FRAGE 12 ANTWORT 1)**

**14. Wie viele Beratungsgespräche haben Sie im Programm „Kinder im Straßenverkehr“ im Jahr 2017 durchgeführt bzw. werden Sie noch durchführen?**

(Wenn Sie es nicht genau wissen, dann geben Sie bitte eine möglichst gute Schätzung ab!)

Ich habe im Jahr 2017 bisher  KiS-Beratungsgespräche durchgeführt.

Ich plane, im Jahr 2017 noch  KiS-Beratungsgespräche durchzuführen.

**15. Welchen Charakter haben Ihre Beratungsgespräche üblicherweise?**

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort!)

	(Fast) nie	Manchmal	Meistens	(Fast) immer
Es handelt sich um ein formelles Beratungsgespräch mit einem bestimmten Ablaufschema.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Es handelt sich um ein ungezwungenes Gespräch über Verkehrserziehung.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der Termin ist vor allem dazu da, um einen Verkehrssicherheitstag zu planen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Die Beratungsgespräche haben üblicherweise einen anderen Charakter, und zwar: <input type="text"/>				

**16. Lassen Sie die folgenden Aspekte üblicherweise in Ihre Beratungsgespräche einfließen?**

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort!)

	Nein, (fast) nie	Ja, manchmal	Ja, meistens	Ja, (fast) immer
Ist-Analyse der Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung des Kindergartens	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Informationsvermittlung über Grundlagen der Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung (z.B. Was können Kinder, wie kann man als Einrichtung zu einer sicheren Teilnahme am Verkehr beitragen)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Anbieten von Unterstützung bei der Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung, z.B. bei Verkehrsprojekten oder Verkehrssicherheitstagen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vorstellung von Angeboten und Materialien zur Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung als Anregung für die Erzieherinnen selbst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**17. Auf welche Art und Weise halten Sie üblicherweise mit einer Einrichtung über das Jahr verteilt zwischen den Beratungsgesprächen Kontakt? (Hier sind mehrere Antworten möglich!)**

- Wenn es von der DVW oder anderen Stellen neue Informationen zu den Themen „Verkehrssicherheit von Kindern“ / „Verkehrserziehung“ gibt, leite ich diese an die Erzieherinnen weiter.
- Ich rufe die Einrichtung immer mal wieder an.
- Ich besuche die Einrichtung immer mal wieder.
- Auf sonstige Art und Weise, und zwar:
- Ich halte außer den jährlichen Beratungsgesprächen keinen weiteren Kontakt.
- Ich betreue bisher noch keine Einrichtung langfristig.

**18. [nur für aktive Moderatoren, die VST machen (Frage 5 Antwort 1 UND Frage 12 Antwort 2)] Bei wie vielen Verkehrssicherheitstagen haben Sie im Programm „Kinder im Straßenverkehr“ im Jahr 2017 mitgewirkt bzw. werden Sie noch mitwirken (z.B. in Planung, Koordination oder Durchführung)?**

(Wenn Sie es nicht genau wissen, dann geben Sie bitte eine möglichst gute Schätzung ab!)

Ich habe im Jahr 2017 bei  KiS-Verkehrssicherheitstagen mitgewirkt.

Ich plane, im Jahr 2017 noch bei  KiS-Verkehrssicherheitstagen mitzuwirken.

**19. [nur für aktive Moderatoren, die VST machen (Frage 5 Antwort 1 UND Frage 12 Antwort 2)] In welcher Funktion sind Sie bei den Verkehrssicherheitstagen im Programm „Kinder im Straßenverkehr“ üblicherweise aktiv?**

(Bitte geben Sie alle Funktionen an, in denen Sie üblicherweise aktiv sind!)

- Als Antragsteller
- Als Mitarbeiter bei einem Aktionselement oder einem Spiel / einer Übung
- Als verantwortlicher Koordinator des Verkehrssicherheitstages
- In einer sonstigen Funktion, und zwar:

AB HIER: NUR NOCH AN MODERATOREN / ANTRAGSTELLER / VERANTWORTLICHE KOORDINATOREN (Frage 12 Antwort 1 (ODER Frage 12 Antwort 2 UND Frage 19 Antwort 1 ODER 2)). ALLE ANDEREN (Frage 12 nur Antwort 2 UND Frage 19 Antwort 3 ODER 4) SPRINGEN ZUR FRAGE 35.

20. [Nur für Antragsteller / verantwortliche Koordinatoren (Frage 19 Antwort 1 ODER 2)] Welche **Aktionselemente** und **Demonstrationen** werden bei Ihren **Verkehrssicherheitstagen üblicherweise angeboten?** (Hier sind mehrere Antworten möglich!)

- Zielgruppenrelevante Verkehrsschilder (Verkehrsschilderwald)
- Fahrradhelmdemonstration
- Parcours „Bewegung und Gleichgewicht“
- Andere Demonstration (z.B. Sichtbarkeit, Sinneswahrnehmungen)
- Parcours mit Spielfahrzeugen
- Sonstiges, und zwar:
- Kindergurtschlitten / Kinderrückhaltesysteme

21. [Nur für Antragsteller / verantwortliche Koordinatoren (Frage 19 Antwort 1 ODER 2)] Wie sind Ihre **Verkehrssicherheitstage üblicherweise organisiert?**

- Die Aktionselemente, Spiele und Übungen sind an Stationen organisiert.
- Mit den Kindern werden hauptsächlich in Kleingruppen Spiele und Übungen durchgeführt und es gibt kaum / keine Stationen.
- Auf sonstige Weise, und zwar:

22. Wie beurteilen Sie die folgenden Aspekte in Bezug auf einen KiS-Verkehrssicherheitstag?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort!)

	... (fast) nie ein Problem	... manchmal ein Problem.	... meistens ein Problem.	... (fast) immer ein Problem.
Das Finden von genügend Ehrenamtlichen für die Durchführung des Verkehrssicherheitstag ist ...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Teilnahme von Eltern oder anderen Erwachsenen am Verkehrssicherheitstag ist für den Ablauf des Tages und die Konzentration der Kinder ...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Einen KiS-Verkehrssicherheitstag an die von der DVW vorgegebenen Rahmenbedingungen (z.B. Dauer, Öffentlichkeitsvorgabe) anzupassen ist ...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kindergärten dazu zu motivieren, regelmäßig einen Verkehrssicherheitstag zu veranstalten ist ...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

In den folgenden Fragen geht es darum, wie Sie das Programm „Kinder im Straßenverkehr“ einschätzen und welche Erfahrungen Sie damit gemacht haben.

23. Wie sehr stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort!)

	Stimme überhaupt nicht zu	Stimme eher nicht zu	Teils / teils	Stimme eher zu	Stimme voll und ganz zu		
Die Inhalte von „Kinder im Straßenverkehr“ passen zur Situation von Kindergärten / Kindertagesstätten.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Die persönliche Ansprache der Erzieherinnen, um sie über Verkehrserziehung / Verkehrssicherheit von Kindern zu beraten, halte ich für richtig.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Die Inhalte von „Kinder im Straßenverkehr“ sind für die Erzieherinnen hilfreich.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
		Ich kenne diese nicht.	Stimme überhaupt nicht zu	Stimme eher nicht zu	Teils / teils	Stimme eher zu	Stimme voll und ganz zu
Die von der DVW bereitgestellte KiS-Arbeitshilfe für Moderatoren („grüner Ordner“) ist für meine Arbeit hilfreich.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

24. [Wenn bei Frage 23 bei Item 1 die ersten drei Kategorien] Warum finden Sie, dass die Inhalte von „Kinder im Straßenverkehr“ nicht zur Situation von Kindergärten / Kindertagesstätten passen?

25. [Wenn bei Frage 23 bei Item 2 die ersten drei Kategorien] Warum halten Sie die persönliche Ansprache von Erzieherinnen für nicht richtig, um sie über Verkehrserziehung / Verkehrssicherheit von Kindern zu beraten?

26. [Wenn bei Frage 23 bei Item 3 die ersten drei Kategorien] Warum finden Sie, dass die Inhalte von „Kinder im Straßenverkehr“ für Erzieherinnen nicht hilfreich sind?

27. [Wenn bei Frage 23 bei Item 4 die ersten drei Kategorien] Warum finden Sie die Arbeitshilfe für Moderatoren nicht hilfreich?

28. Gibt es Themen, die in der Arbeitshilfe für Moderatoren nicht behandelt werden, die aber für Sie wichtig wären?

- Ja, und zwar:
- Nein
- Ich weiß es nicht.

29. Gibt es Themen, die im Programm „Kinder im Straßenverkehr“ nicht vorgesehen sind, die aber für Erzieherinnen wichtig wären?  
 Ja, und zwar: \_\_\_\_\_  Nein  Ich weiß es nicht.

30. Gibt es Themen im Programm „Kinder im Straßenverkehr“, die Ihrer Meinung nach unwichtig sind oder überarbeitet werden sollten?  
 Ja, unwichtig ist: \_\_\_\_\_  
 Ja, überarbeitet werden sollte: \_\_\_\_\_  
 Nein  Ich weiß es nicht.

31. Wie sehr stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort!)

	Stimme überhaupt nicht zu	Stimme eher nicht zu	Teils / teils	Stimme eher zu	Stimme voll und ganz zu
Es ist schwierig, Kindertagesstätten für ein <u>Beratungsgespräch</u> im Programm „Kinder im Straßenverkehr“ zu gewinnen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Es ist in den letzten Jahren <u>zunehmend schwieriger</u> geworden, Kindertagesstätten für <u>Beratungsgespräche</u> im Programm „Kinder im	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Es ist schwierig, Kindertagesstätten für einen <u>Verkehrssicherheitstag</u> im Programm „Kinder im Straßenverkehr“ zu gewinnen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Es ist in den letzten Jahren <u>zunehmend schwieriger</u> geworden, Kindertagesstätten für einen <u>Verkehrssicherheitstag</u> im Programm „Kinder im Straßenverkehr“ zu gewinnen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

32. [nur, wenn bei Frage 31 bei mind. einem Item die letzten 3 Antwortkategorien] Welche Gründe tragen Ihrer Meinung nach dazu bei, dass es schwierig ist bzw. zunehmend schwieriger geworden ist, Kindertagesstätten für das Programm „Kinder im Straßenverkehr“ zu gewinnen?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort!)

	Das ist kein Grund	Das trifft zu, ist aber nicht ausschlaggebend	Das ist ausschlaggebend	Ich weiß es nicht.
Kindertagesstätten haben keine Zeit für Verkehrserziehungsprogramme.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der Stellenwert der Verkehrserziehung in der Kita ist geringer geworden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kindertagesstätten sind skeptisch gegenüber neuen, ihnen unbekanntem Moderatoren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der häufige Personalwechsel in Kindertagesstätten führt dazu, dass oft neue Mitarbeiter für „Kinder im Straßenverkehr“ überzeugt werden müssen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Es gibt ein Überangebot an Verkehrserziehungsprogrammen in Kitas.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Andere Gründe, und zwar: _____				

33. Haben Sie eine Idee, welche Maßnahmen helfen könnten, um Kindertagesstätten leichter für Beratungsgespräche im Programm „Kinder im Straßenverkehr“ zu gewinnen? (Hier sind mehrere Antworten möglich!)

- Ja, diese Maßnahme(n) setze ich bereits um: \_\_\_\_\_
- Ja, diese Maßnahme(n) halte ich für geeignet: \_\_\_\_\_
- Nein, dazu fällt mir nichts ein.

34. Haben Sie eine Idee, welche Maßnahmen helfen könnten, um Kindertagesstätten leichter für Verkehrssicherheitstage im Programm „Kinder im Straßenverkehr“ zu gewinnen? (Hier sind mehrere Antworten möglich!)

- Ja, diese Maßnahme(n) setze ich bereits um: \_\_\_\_\_
- Ja, diese Maßnahme(n) halte ich für geeignet: \_\_\_\_\_
- Nein, dazu fällt mir nichts ein.

AB HIER WIEDER AN ALLE AKTIVEN UND PAUSIERENDEN MODERATOREN (Frage 5 Antwort 1 ODER 2).

35. Was finden Sie am Programm „Kinder im Straßenverkehr“ besonders gelungen?

\_\_\_\_\_

36. Was finden Sie am Programm „Kinder im Straßenverkehr“ nicht gelungen?

\_\_\_\_\_

37. Was sollte am Programm „Kinder im Straßenverkehr“ verbessert werden?

\_\_\_\_\_

KuV

In den folgenden Fragen geht um Ihre Tätigkeit als KuV-Moderator allgemein. [NUR FÜR AKTIVE UND PAUSIERENDE KUV-MODERATOREN (Frage 2 Antwort 1 ODER 2)]

38. Seit wann sind Sie schon im Programm „Kind und Verkehr“ aktiv?

(Wenn Sie es nicht genau wissen, dann geben Sie bitte eine möglichst gute Schätzung ab!)

Ich habe im Jahr \_\_\_\_\_ mit meiner Tätigkeit bei „Kind und Verkehr“ begonnen.

**39. Für welchen Verband sind Sie als „Kind und Verkehr“-Moderator tätig?**

- |   |   |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Allgemeiner Deutscher Automobilclub (ADAC) | <input type="checkbox"/> Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF) |
| <input type="checkbox"/> Auto Club Europa (ACE)                     | <input type="checkbox"/> Deutsche Verkehrswacht (DVW)                   |
| <input type="checkbox"/> Auto- und Reiseclub Deutschland (ARCD)     | <input type="checkbox"/> Verkehrsclub Deutschland (VCD)                 |

**40. [Wenn im ADAC tätig:] In welchem ADAC-Regionalclub sind Sie als „Kind und Verkehr“-Moderator tätig?**

- |   |   |   |
|---|---|---|
| <input type="checkbox"/> ADAC Berlin-Brandenburg e.V.           | <input type="checkbox"/> ADAC Nordbayern e.V.         | <input type="checkbox"/> ADAC Ostwestfalen-Lippe e.V. |
| <input type="checkbox"/> ADAC Hansa e.V.                        | <input type="checkbox"/> ADAC Nordrhein e.V.          | <input type="checkbox"/> ADAC Südbaden e.V.           |
| <input type="checkbox"/> ADAC Hessen-Thüringen e.V.             | <input type="checkbox"/> ADAC Pfalz e.V.              | <input type="checkbox"/> ADAC Südbayern e.V.          |
| <input type="checkbox"/> ADAC Mittelrhein e.V.                  | <input type="checkbox"/> ADAC Saarland e.V.           | <input type="checkbox"/> ADAC Weser-Ems e.V.          |
| <input type="checkbox"/> ADAC Niedersachsen Sachsen-Anhalt e.V. | <input type="checkbox"/> ADAC Sachsen e.V.            | <input type="checkbox"/> ADAC Westfalen e.V.          |
| <input type="checkbox"/> ADAC Nordbaden e.V.                    | <input type="checkbox"/> ADAC Schleswig-Holstein e.V. | <input type="checkbox"/> ADAC Württemberg e.V.        |

**41. In welcher Weise sind Sie im Programm „Kind und Verkehr“ aktiv? (Hier sind mehrere Antworten möglich!)**

- Ich führe KuV-Elternveranstaltungen durch.  Ich führe KuV-Direktansprachen / -Projektbegleitungen durch. [wenn nur das, zu Frage 74]

**42. Setzen Sie das Programm „Kind und Verkehr“ im Rahmen Ihrer dienstlichen Tätigkeit (z.B. als Polizist) um?**

- Ja  Teils / teils  Nein

**43. [nur für aktive Moderatoren (Frage 2 Antwort 1)] Wie viele Elternveranstaltungen haben Sie im Programm „Kind und Verkehr“ im Jahr 2017 durchgeführt bzw. werden Sie noch durchführen?**

(Wenn Sie es nicht genau wissen, dann geben Sie bitte eine möglichst gute Schätzung ab!)

Ich habe im Jahr 2017 bisher  „Kind und Verkehr“-Elternveranstaltungen durchgeführt.

Ich plane, im Jahr 2017 noch  „Kind und Verkehr“-Elternveranstaltungen durchzuführen.

Im Jahr 2017 sind bisher  meiner geplanten „Kind und Verkehr“-Elternveranstaltungen ausgefallen.

**44. Aus welchen Gründen sind von Ihnen geplante Elternveranstaltungen bisher ausgefallen? (Hier sind mehrere Antworten möglich!)**

- |  |  |   |
|--|--|---|
| <input type="checkbox"/> Mangelndes Interesse der Eltern   | <input type="checkbox"/> Mangelnde Werbung durch die Einrichtung                             | <input type="checkbox"/> Ich weiß es nicht. |
| <input type="checkbox"/> Mangelnde Zeit der Eltern         | <input type="checkbox"/> Sonstige Gründe, und zwar: <input type="text"/>                     |   |
| <input type="checkbox"/> Personalmangel in der Einrichtung | <input type="checkbox"/> Bisher ist noch keine meiner geplanten Veranstaltungen ausgefallen. |   |

**In den folgenden Fragen geht es darum, wie Sie Veranstaltungen von „Kind und Verkehr“ üblicherweise umsetzen. [NUR FÜR AKTIVE UND PAUSIERENDE KUV-MODERATOREN (Frage 2 Antwort 1 ODER 2)]**

**45. An welchen Orten finden Ihre „Kind und Verkehr“-Veranstaltungen üblicherweise statt? (Hier sind mehrere Antworten möglich!)**

- |   |  |  |
|---|--|--|
| <input type="checkbox"/> Kindergarten / Kindertagesstätte | <input type="checkbox"/> Gemeindezentrum | <input type="checkbox"/> Sonstiger Ort, und zwar: <input type="text"/> |
| <input type="checkbox"/> Eltern-Kind-Zentrum              | <input type="checkbox"/> Grundschule     |  |

**46. Zu welcher Tageszeit finden Ihre „Kind und Verkehr“-Veranstaltungen üblicherweise statt? (Hier sind mehrere Antworten möglich!)**

- |  |   |  |
|--|---|--|
| <input type="checkbox"/> Morgens (Beginn ab 8 Uhr)     | <input type="checkbox"/> Nachmittags (Beginn ab 13 Uhr)     | <input type="checkbox"/> Abends (Beginn ab 20 Uhr) |
| <input type="checkbox"/> Vormittags (Beginn ab 10 Uhr) | <input type="checkbox"/> Spätnachmittags (Beginn ab 17 Uhr) |  |

**47. Warum finden Ihre Veranstaltungen üblicherweise zu dieser Zeit statt? (Hier sind mehrere Antworten möglich!)**

- |   |   |  |
|---|---|--|
| <input type="checkbox"/> Ich kann aus beruflichen Gründen zu keiner anderen Zeit. | <input type="checkbox"/> Das wird von der Einrichtung so gewünscht. | <input type="checkbox"/> Andere Gründe, und zwar: <input type="text"/> |
| <input type="checkbox"/> Das wird von den Eltern so gewünscht.                    | <input type="checkbox"/> Ich halte es so für am sinnvollsten.       |  |

**48. Wer ist bei Ihren „Kind und Verkehr“-Veranstaltungen üblicherweise die Zielgruppe? (Hier sind mehrere Antworten möglich!)**

Bezugspersonen (z.B. Eltern, Großeltern) von ...

- |  |
|--|
| <input type="checkbox"/> ... Vorschulkindern                                 |
| <input type="checkbox"/> ... allen anderen Kindergartenkindern               |
| <input type="checkbox"/> ... Krippenkindern                                  |
| <input type="checkbox"/> Sonstige Zielgruppe, und zwar: <input type="text"/> |

**49. Kombinieren Sie Ihre „Kind und Verkehr“-Veranstaltungen mit anderen Programmen (z.B. Schulwegtraining, „Achtung Auto!“, usw.)?**

- Ja → Bitte weiter mit Frage 50!  Nein → Bitte weiter mit Frage 51!

**50. Mit welchen Programmen und auf welche Art und Weise kombinieren Sie Ihre „Kind und Verkehr“-Veranstaltungen? [drei Zeilen]**

Programm	Art und Weise der Kombination
<input type="text"/>	<input type="text"/>

**51. [nur, wenn bei F45 auch Antwort 1] Wie gewinnen Sie Kindergärten für das Programm „Kind und Verkehr“?**

(Hier sind mehrere Antworten möglich!)

- |   |
|---|
| <input type="checkbox"/> Bestehende Kooperation (z.B. frühere Veranstaltungen zur Verkehrssicherheit) |
| <input type="checkbox"/> Rundschreiben / -mail zur Information über „Kind und Verkehr“                |
| <input type="checkbox"/> Gezielte Ansprache einzelner Kindergärten in der Umgebung                    |
| <input type="checkbox"/> Auf sonstige Art und Weise, und zwar: <input type="text"/>                   |

**52. Bewerben Sie Ihre Veranstaltungen mit den vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) zur Verfügung gestellten Einladungsblättern?**

Ja, immer → Bitte weiter mit Frage 54!  Nein, nicht immer. Ich mach Werbung mit:  → Bitte weiter mit Frage 53!

**53. Warum bewerben Sie Ihre Veranstaltungen nicht mit den vom DVR zur Verfügung gestellten Einladungsblättern?**

(Hier sind mehrere Antworten möglich!)

- |  |   |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Ich finde diese nicht ansprechend gestaltet.                          | <input type="checkbox"/> Die Bestellung der Einladungsblätter ist mir zu aufwändig. |
| <input type="checkbox"/> Die Formulierungen auf den Einladungsblättern gefallen mir nicht.     | <input type="checkbox"/> Mit meiner Art der Werbung erreiche ich mehr Teilnehmer.   |
| <input type="checkbox"/> Ich finde diese zu wenig persönlich.                                  | <input type="checkbox"/> Die Einladungsblätter sind mir nicht bekannt.              |
| <input type="checkbox"/> Die Einrichtung möchte nicht, dass Einladungsblätter verteilt werden. | <input type="checkbox"/> Anderer Grund, und zwar: <input type="text"/>              |

**In den folgenden Fragen geht es darum, wie Sie das Programm „Kind und Verkehr“ einschätzen und welche Erfahrungen Sie damit gemacht haben. [NUR FÜR AKTIVE UND PAUSIERENDE KUV-MODERATOREN (Frage 2 Antwort 1 ODER 2)]**

**54. Wie sehr stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?**

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort!)

	Stimme überhaupt nicht zu	Stimme eher nicht zu	Teils / teils	Stimme eher zu	Stimme voll und ganz zu
Den modularen Aufbau von „Kind und Verkehr“ halte ich für sinnvoll.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Inhalte von „Kind und Verkehr“ passen zur Lebenssituation von Familien.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Inhalte von „Kind und Verkehr“ sind für die Eltern hilfreich.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die persönliche Ansprache der Eltern, um sie über Verkehrserziehung / Verkehrssicherheit ihrer Kinder zu informieren, halte ich für richtig.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Ich kenne diese nicht.	Stimme überhaupt nicht zu	Stimme eher nicht zu	Teils / teils	Stimme voll und ganz zu
Die vom DVR bereitgestellten Medien (z. B. Einladungsschreiben, Kurzfilme) halte ich für die Ansprache von Eltern für geeignet.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Das vom DVR bereitgestellte Moderatorenhandbuch ist für meine Arbeit hilfreich.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**55. [nur, wenn bei Frage 54 bei Item 1 die ersten drei Kategorien] Warum halten Sie den modularen Aufbau von „Kind und Verkehr“ für nicht sinnvoll?**

**56. [nur, wenn bei Frage 54 bei Item 2 die ersten drei Kategorien] Warum finden Sie, dass die Inhalte von „Kind und Verkehr“ nicht zur Lebenssituation von Familien passen?**

**57. [nur, wenn bei Frage 54 bei Item 3 die ersten drei Kategorien] Warum finden Sie, dass die Inhalte von „Kind und Verkehr“ für Eltern nicht hilfreich sind?**

**58. [nur, wenn bei Frage 54 bei Item 4 die ersten drei Kategorien] Warum halten Sie die persönliche Ansprache von Eltern zur Information über die Verkehrserziehung / Verkehrssicherheit ihrer Kinder für nicht richtig?**

**59. [nur, wenn bei Frage 54 bei Item 5 die ersten drei Kategorien] Warum halten Sie die vom DVR bereitgestellten Medien nicht geeignet für die Ansprache von Eltern?**

**60. [nur, wenn bei Frage 54 bei Item 6 die ersten drei Kategorien] Warum finden Sie das Moderatorenhandbuch nicht hilfreich?**

**61. Nutzen Sie die folgenden Aspekte, die im Moderatorenhandbuch angesprochenen werden, für Ihre Arbeit als Moderator?**

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort!)

	Ja	Nein	Das kenne ich nicht
Beschreibungen der Module	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vorschläge für Moderationsmethoden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vorschläge für Medien	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hinweise zur Planung einer Elternveranstaltung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hinweise zur Akquise einer Elternveranstaltung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Beispiele für Veranstaltungsschwerpunkte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hinweise zur Vereinbarung von Rahmenbedingungen (Anzahl Eltern, Sitzordnung, Essen und Trinken etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Checkliste „Habe ich alles dabei?“	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Checkliste „Wie ist es gelaufen?“	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Veranstaltungsbeispiele	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Visualisierungsbeispiele	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

62. Gibt es Themen, die im Moderatorenhandbuch nicht behandelt werden, die aber für Ihre Arbeit wichtig wären?

- Ja, und zwar: \_\_\_\_\_  
 Nein  Ich weiß es nicht.

63. Gibt es Themen, die in den Modulen von „Kind und Verkehr“ nicht behandelt werden, die aber für Eltern wichtig wären?

- Ja, und zwar: \_\_\_\_\_  
 Nein  Ich weiß es nicht.

64. Gibt es Themen, die in den Modulen von „Kind und Verkehr“ behandelt werden, die aber Ihrer Meinung nach unwichtig sind oder überarbeitet werden sollten?

- Ja, unwichtig ist: \_\_\_\_\_  
 Ja, überarbeitet werden sollte: \_\_\_\_\_  
 Nein  Ich weiß es nicht.

65. Wie sehr stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort!)

	Stimme überhaupt nicht zu	Stimme eher nicht zu	Teils / teils	Stimme eher zu	Stimme voll und ganz zu
Es ist schwierig, <u>Kindertagesstätten</u> für das Programm „Kind und Verkehr“ zu gewinnen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Es ist in den letzten Jahren zunehmend schwieriger geworden, Kindertagesstätten für das Programm „Kind und Verkehr“ zu gewinnen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Es ist schwierig, <u>Eltern</u> mit dem Programm „Kind und Verkehr“ zu erreichen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Es ist in den letzten Jahren zunehmend schwieriger geworden, <u>Eltern</u> mit dem Programm „Kind und Verkehr“ zu erreichen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mit dem Programm „Kind und Verkehr“ werden auch Personen mit niedriger Bildung und Migrationshintergrund gut erreicht.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

66. [nur, wenn bei Frage 65 Item 1 oder 2 die letzten 3 Antwortkategorien] Welche Gründe tragen Ihrer Meinung nach dazu bei, dass es schwierig ist bzw. zunehmend schwieriger geworden ist, Kindertagesstätten für das Programm „Kind und Verkehr“ zu gewinnen?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort!)

	Das ist kein Grund	Das trifft zu, ist aber nicht ausschlaggebend	Das ist ausschlaggebend	Ich weiß es nicht.
Kindertagesstätten haben keine Zeit für Verkehrserziehungsprogramme.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der Stellenwert der Verkehrserziehung in der Kita ist geringer geworden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kindertagesstätten sind skeptisch gegenüber neuen, ihnen unbekanntem Moderatoren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der häufige Personalwechsel in Kindertagesstätten führt dazu, dass immer neue Mitarbeiter von „Kind und Verkehr“ überzeugt werden müssen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Es gibt ein Überangebot an Verkehrserziehungsprogrammen in Kitas.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Andere Gründe, und zwar: _____				

67. [nur, wenn bei Frage 65 Item 3 oder 4 die letzten 3 Antwortkategorien] Welche Gründe tragen Ihrer Meinung nach dazu bei, dass es schwierig ist bzw. zunehmend schwieriger geworden ist, Eltern mit dem Programm „Kind und Verkehr“ zu erreichen?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort!)

	Das ist kein Grund	Das trifft zu, ist aber nicht ausschlaggebend	Das ist ausschlaggebend	Ich weiß es nicht.
Eltern haben allgemein ein geringes Interesse an den Themen „Verkehrserziehung / Verkehrssicherheit von Kindern“.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eltern haben wenig Zeit bzw. weniger Zeit als früher.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eltern haben allgemein ein geringes Interesse an Elternabenden / Elternveranstaltungen dieser Art.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eltern informieren sich anderweitig über das Thema (z. B. über das Internet).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eltern erkennen nicht den Nutzen, den sie vom Besuch einer „Kind und Verkehr“-Veranstaltung haben könnten.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Andere Gründe, und zwar: _____				

68. Haben Sie eine Idee, welche Maßnahmen helfen könnten, um Kindertagesstätten leichter für „Kind und Verkehr“ zu gewinnen?

(Hier sind mehrere Antworten möglich!)

- Ja, diese Maßnahme(n) setze ich bereits um: \_\_\_\_\_
- Ja, diese Maßnahme(n) halte ich für geeignet: \_\_\_\_\_
- Nein, dazu fällt mir nichts ein.

69. Haben Sie eine Idee, welche Maßnahmen dabei helfen könnten, Eltern allgemein besser mit „Kind und Verkehr“ zu erreichen?

(Hier sind mehrere Antworten möglich!)

- Ja, diese Maßnahme(n) setze ich bereits um: \_\_\_\_\_
- Ja, diese Maßnahme(n) halte ich für geeignet: \_\_\_\_\_
- Nein, dazu fällt mir nichts ein.

70. Haben Sie eine Idee, welche Maßnahmen dabei helfen könnten, speziell schwer erreichbare Eltern (z.B. mit schlechten Sprachkenntnissen oder niedriger Bildung) besser mit „Kind und Verkehr“ zu erreichen? (Hier sind mehrere Antworten möglich!)

- Ja, diese Maßnahme(n) setze ich bereits um: \_\_\_\_\_
- Ja, diese Maßnahme(n) halte ich für geeignet: \_\_\_\_\_
- Nein, dazu fällt mir nichts ein.

71. [nur, wenn bisher keine Direktansprachen (F41 nur Antwort 1) angeboten werden] Haben Sie bereits eine Fortbildungsveranstaltung zur Durchführung von Projektbegleitungen / Direktansprachen im Programm „Kind und Verkehr“ besucht?

- Ja  Nein  Ich kenne die Projektbegleitungen / Direktansprachen nicht.
- Bitte weiter mit Frage 74! → Bitte weiter mit Frage 72! → Bitte weiter mit Frage 74!

72. Hätten Sie Interesse, eine Fortbildungsveranstaltung zur Durchführung von Projektbegleitungen / Direktansprachen zu besuchen?

- Ja → Bitte weiter mit Frage 73!  Nein, weil \_\_\_\_\_ → Bitte weiter mit Frage 74!

73. Warum haben Sie bisher noch an keiner Fortbildung teilgenommen? (Hier sind mehrere Antworten möglich!)

- Ich habe die Mindestanzahl an Veranstaltungen (15 Veranstaltungen in drei Jahren) noch nicht erreicht.  Ich hatte keine Zeit.
- Ich wurde noch nicht dazu eingeladen.  Ich weiß es nicht.
- Sonstige Gründe, und zwar: \_\_\_\_\_

AB HIER WIEDER AN ALLE AKTIVEN UND PAUSIERENDEN MODERATOREN (Frage 2 Antwort 1 ODER 2).

74. Was finden Sie am Programm „Kind und Verkehr“ besonders gelungen?

\_\_\_\_\_

75. Was finden Sie am Programm „Kind und Verkehr“ nicht gelungen?

\_\_\_\_\_

76. Was sollte am Programm „Kind und Verkehr“ verbessert werden?

\_\_\_\_\_

### KuV und KiS

Sie sind sowohl im Programm „Kind und Verkehr“ als auch bei „Kinder im Straßenverkehr“ als Moderator tätig. Im Folgenden ein paar Fragen zum Verhältnis der beiden Programme [NUR FÜR AKTIVE UND PAUSIERENDE MOD., DIE BEI KUV UND KIS AKTIV SIND (Frage 2 Antwort 1 ODER 2 UND Frage 5 Antwort 1 oder 2)]

77. Inwiefern kombinieren Sie die beiden Programme „Kinder im Straßenverkehr“ und „Kind und Verkehr“?

(Hier sind mehrere Antworten möglich!)

- Ich biete beim KiS-Beratungsgespräch auch die KuV-Elternveranstaltung oder die KuV-Direktansprache / -Projektbegleitung an.
- Ich übergebe der Einrichtung beim KiS-Beratungsgespräch das „Kind und Verkehr“-Projekthandbuch.
- Ich kombiniere die beiden Programme auf eine andere Weise, und zwar: \_\_\_\_\_
- Ich kombiniere die beiden Programmen nicht.

78. Welches der beiden Programme halten Sie für die Verkehrsunfallprävention für Kinder geeigneter und warum?

(Hier sind mehrere Antworten möglich!)

- Kind und Verkehr, weil \_\_\_\_\_  Beide Programme haben ihre Stärken und Schwächen.
- Kinder im Straßenverkehr, weil \_\_\_\_\_  Ich weiß es nicht.

79. In den letzten Jahren sind die Umsetzungszahlen von KuV-Elternveranstaltungen gesunken und die von KiS-Beratungsgesprächen und KiS-Verkehrssicherheitstagen gestiegen. Aus Ihrer Erfahrung mit beiden Programmen: Was trägt Ihrer Meinung nach zu dieser Entwicklung bei?

\_\_\_\_\_

- Ich weiß es nicht.

In den folgenden Fragen geht es um Ihre Tätigkeit als AjF-Umsetzer allgemein. [NUR FÜR AKTIVE UND PAUSIERENDE AjF-UMSETZER (Frage 8 Antwort 1 oder 2)]

80. Seit wann sind Sie schon im Programm „Aktion junge Fahrer“ aktiv?

(Wenn Sie es nicht genau wissen, dann geben Sie bitte eine möglichst gute Schätzung ab!)

Ich habe im Jahr  mit meiner Tätigkeit bei „Aktion junge Fahrer“ begonnen.

81. Sind Sie Mitglied einer örtlichen/regionalen Verkehrswacht, einer Landesverkehrswacht oder der Deutschen Verkehrswacht?

Ja  Nein

82. Setzen Sie das Programm "Aktion junge Fahrer" im Rahmen Ihrer dienstlichen Tätigkeit (z.B. als Polizist) um?

Ja  Teils / teils  Nein

83. In welcher Funktion sind Sie bei den Aktionstagen im Programm „Aktion junge Fahrer“ üblicherweise aktiv?

(Bitte geben Sie alle Funktionen an, in denen Sie üblicherweise aktiv sind!)

- Als Antragsteller  Als Betreuer eines Infostands.  
 Als verantwortlicher Koordinator des Aktionstages  In einer sonstigen Funktion, und zwar:   
 Als Mitarbeiter bei den Aktionselementen  
 Als Moderator bei den Projektbausteinen (d.h. Leiter von Diskussionsrunden usw. mit Jugendlichen nach den verbindlichen Vorgaben der DVW)

84. [nur, wenn Antragsteller / Koordinator / Projektbausteinen (Frage 83 Antwort 1, 2 oder 4)] Kennen Sie die Vorgaben und Beispiele der DVW zur Umsetzung von Projektbausteinen bei AjF?

Ja  Nein

85. [nur für aktive Umsetzer (Frage 8 Antwort 1)] Bei wie vielen Aktionstagen im Programm „Aktion junge Fahrer“ im Jahr 2017 haben Sie mitgewirkt, bzw. planen Sie noch mitzuwirken (z.B. in Planung, Koordination oder Durchführung)?

(Wenn Sie es nicht genau wissen, geben Sie bitte eine möglichst gute Schätzung ab!)

Ich habe im Jahr 2017 bisher bei  AjF-Verkehrssicherheitstagen mitgewirkt.

Ich plane, im Jahr 2017 noch bei  AjF-Verkehrssicherheitstagen mitzuwirken.

[nur für Antragsteller / Koordinatoren:] Im Jahr 2017 konnten  geplante AjF-Verkehrssicherheitstage nicht stattfinden.

86. [nur, wenn bei Frage 85 3. Zeile >0] Warum konnten im Jahr 2017 geplante AjF-Verkehrssicherheitstage nicht stattfinden?

(Hier sind mehrere Antworten möglich!)

- Der Aktionstag wurde aufgrund fehlender Mittel nicht genehmigt.  Wir konnten nicht genug Ehrenamtliche für die Durchführung finden.  
 Der geplante Aktionstag entsprach nicht den Kriterien der DVW.  Sonstige Gründe, und zwar:

FRAGEN FÜR MODERATOREN BEI DEN PROJEKTBAUSTEINEN (Frage 83 Antwort 4)

In den folgenden Fragen geht es um die Umsetzung von Projektbausteinen. Projektbausteine sind Diskussionsrunden usw. mit Jugendlichen nach den verbindlichen Vorgaben der DVW.

87. Welche(n) Projektbaustein(e) haben Sie als Moderator in den letzten 2 Jahren durchgeführt?

(Hier sind mehrere Antworten möglich. Bitte kreuzen Sie alle Projektbausteine an, die Sie in den letzten 2 Jahren durchgeführt haben!)

- „Designerter Fahrer“  „Der Verkehrsunfall und seine Folgen“  
 „Fahrzeugsicherheit – Unfallfolgen“  „Drogen“  
 „Risikofaktor Mensch“  Sonstiger, und zwar:

88. Über welche Moderatorenqualifikation verfügen Sie? (Hier sind mehrere Antworten möglich!)

- Ich habe einen Beruf mit pädagogischem Hintergrund.  
 Ich habe in einem anderen Programm der Deutschen Verkehrswacht die Moderatorenausbildung absolviert.  
 Ich habe eine Ausbildung in einem sog. „Peer-Projekt“ absolviert.  
 Ich bin UVT24-Trainer („Unfallverhütungstraining 24“).  
 Ich habe in einer sonstigen Fortbildung eine Qualifikation in der Gesprächsführung erhalten.  
 Sonstiges, und zwar:

89. Welche Methoden wenden Sie im Projektbaustein [... für alle Projektbausteine] üblicherweise an? (Hier sind mehrere Antworten möglich!)

- Gruppengespräch  Zuruf-Sammlung  
 Vortrag  Blitzlicht  
 Kleingruppen-/Partnerarbeit  Andere Methoden, und zwar:

90. Welche Medien setzen Sie im Projektbaustein [... für alle Projektbausteine] üblicherweise ein? (Hier sind mehrere Antworten möglich!)

- Flip-Chart, Tafel, Whiteboard  Kurzfilm(e)  
 Fotos, Skizzen  Flyer  
 Zeitungsberichte, Polizeiberichte  PowerPoint-Präsentation oder Ähnliches  
 Vorlage von Anschauungsmaterial  Andere Medien, und zwar:

91. [nur, wenn bei Frage 84 „ja“] Wie stark orientieren Sie sich bei der Umsetzung des Projektbausteins [... für alle Projektbausteine] an den Vorgaben und Beispielen aus den Informationen der DVW?

- Sehr stark       Eher stark       Teils / teils       Eher weniger stark       Überhaupt nicht  
 ↓                              ↓                              ↓                              ↓                              ↓  
 Bitte weiter mit Frage 93!    Bitte weiter mit Frage 93!    Bitte weiter mit Frage 92!    Bitte weiter mit Frage 92!    Bitte weiter mit Frage 92!

92. Aus welchen Gründen orientieren Sie sich nicht stark an den Vorgaben und Beispielen aus den Informationen der DVW?

93. [nur, wenn bei Frage 84 „ja“] Nutzen Sie die folgenden Aspekte, die in den Vorgaben und Beispielen der DVW angesprochen werden, für Ihre Arbeit als Moderator bei „Aktion junge Fahrer“?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort!)

	Ja	Nein	Das kenne ich nicht
Hinweise zum Inhalt des Projektbausteins	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hinweise zum Rahmen (z.B. Methode, Dauer, Teilnehmerzahl)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hinweise zum Ablauf des Projektbausteins	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

94. Wie stark stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort!)

	Stimme überhaupt nicht zu	Stimme eher nicht zu	Teils / teils	Stimme eher zu	Stimme voll und ganz zu
Ich habe den Eindruck, dass die Jugendlichen bei den Projektbausteinen viel mitnehmen / lernen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich habe den Eindruck, dass die Jugendlichen durch die Projektbausteine ihre bisherigen Einstellungen bezüglich Verkehrssicherheit beim Auto-/Mopedfahren hinterfragen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich habe den Eindruck, dass die Jugendlichen durch die Projektbausteine dazu angeregt werden, bestimmte Verhaltensweisen im Zusammenhang mit dem Auto-/Mopedfahren zu ändern.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

FRAGEN FÜR MITARBEITER AN AKTIONSELEMENTEN (Frage 83 Antwort 3)

95. Bei welchem/n Aktionselement(en) arbeiten Sie üblicherweise mit?

(Bitte kreuzen Sie alle Aktionselemente / Demonstrationen an, bei denen Sie üblicherweise mitarbeiten!)

- Gurtschlitten       PKW-Fahrsimulator       Reaktionstest       Motorrad Simulator       Unfalldemonstration  
 Überschlagsimulator       Sehtest       Bremssimulator       Rauschbrillenparcours       Motorradschleiftest  
 Sonstiges:

96. Wie häufig treffen die folgenden Aussagen auf Ihre Arbeit mit den Aktionselementen zu?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort!)

(Fast) nie      Manchmal      Meistens      (Fast) immer

	(Fast) nie	Manchmal	Meistens	(Fast) immer
Ich erkläre den Jugendlichen die Funktionsweise der Aktionselemente, bevor die Jugendlichen die Aktion ausprobieren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich spreche mit den Jugendlichen im Anschluss über mögliche Fehler, die sie beim Ausprobieren gemacht haben.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich spreche mit den Jugendlichen nach dem Ausprobieren über die Erfahrung, die sie gerade gemacht haben.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

97. Wie stark stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort!)

Stimme überhaupt nicht zu      Stimme eher nicht zu      Teils / teils      Stimme eher zu      Stimme voll und ganz zu

	Stimme überhaupt nicht zu	Stimme eher nicht zu	Teils / teils	Stimme eher zu	Stimme voll und ganz zu
Ich habe den Eindruck, dass die Jugendlichen bei den Aktionselementen viel mitnehmen / lernen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Es ist leicht, die Jugendlichen zu motivieren, die Aktionselemente selbst auszuprobieren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich habe den Eindruck, dass die Jugendlichen Spaß daran haben, die Aktionselemente auszuprobieren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich habe den Eindruck, dass die Jugendlichen durch die Aktionselemente ihre bisherigen Einstellungen bezüglich Verkehrssicherheit beim Auto-/Mopedfahren hinterfragen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich habe den Eindruck, dass die Jugendlichen durch die Aktionselemente dazu angeregt werden, bestimmte Verhaltensweisen im Zusammenhang mit dem Auto-/Mopedfahren zu ändern.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Wenn nicht Mitglied der DVW (Frage 81 Antwort 2) -> weiter mit Frage 118

FRAGEN FÜR VERANTWORTLICHE KOORDINATOREN / ANTRAGSTELLER (Frage 83 Antwort 1 ODER 2)

98. [nur, wenn Antragsteller od. Koordinator, der selbst keine Projektbausteine durchführt: Frage 83 Antwort 1 ODER 2 UND NICHT 4] Werden an Ihren Verkehrssicherheitstagen auch Projektbausteine (d.h. Diskussionsrunden usw. mit Jugendlichen nach den verbindlichen Vorgaben der DVW) durchgeführt?

Ja  Nein

99. [nur, wenn bei Frage 98 „ja“ und Frage 84 „ja“] Nutzen Sie die folgenden Aspekte, die in den Vorgaben und Beispielen der DVW angesprochenen werden, für die Planung von Projektbausteinen?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort!)

	Ja	Nein	Das kenne ich nicht
Hinweise zum Inhalt des Projektbausteins	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hinweise zum Rahmen (z.B. Methode, Dauer, Teilnehmerzahl)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hinweise zum Ablauf des Projektbausteins	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

100. Führen Sie „Aktion junge Fahrer“-Aktionstage auch auf dem Gelände von Schulen durch?

Ja  Nein

101. [nur, wenn bei Frage 100 „ja“] Auf welche Weise kommen die Veranstaltungen an Schulen üblicherweise zustande?

(Hier sind mehrere Antworten möglich!)

- Die Schule fragt bei uns an, wenn sie Interesse an unserem Angebot hat.
- Unsere Verkehrswacht wirbt bei Schulen für die Organisation eines AjF-Aktionstages.
- Auf sonstige Art und Weise, und zwar:

102. [nur, wenn bei Frage 100 „nein“] Warum führen Sie keine AjF-Verkehrssicherheitstage auf dem Gelände von Schulen durch?

(Hier sind mehrere Antworten möglich!)

- Mir war diese Möglichkeit bisher nicht bekannt.  Wir können an Schultagen aus personellen Gründen keine Aktionstage durchführen.
- Die Organisation dafür ist zu aufwändig.  Sonstiger Grund, und zwar:
- Es ist schwierig, Schulen für AjF zu gewinnen.

103. Wie stark stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort!)

	Stimme überhaupt nicht zu	Stimme eher nicht zu	Teils / teils	Stimme eher zu	Stimme voll und ganz zu
[nur, wenn bei Frage 100 „ja“] Es ist schwierig, <u>Schulen</u> für das Programm „Aktion junge Fahrer“ zu gewinnen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
[nur, wenn bei Frage 100 „ja“] Es ist in den letzten Jahren <u>zunehmend</u> schwieriger geworden, <u>Schulen</u> für das Programm „Aktion junge Fahrer“ zu gewinnen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Es ist allgemein schwierig, eine ausreichende <u>Anzahl an Ehrenamtlichen</u> für einen AjF-Aktionstag zu gewinnen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Es ist in den letzten Jahren ganz allgemein <u>zunehmend</u> schwieriger geworden, eine ausreichende <u>Anzahl an Ehrenamtlichen</u> für einen AjF-Aktionstag zu gewinnen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

104. [nur, wenn bei Frage 103 Item 1 oder 2 die letzten 3 Antwortkategorien] Welche Gründe tragen Ihrer Meinung nach dazu bei, dass es schwierig ist bzw. zunehmend schwieriger geworden ist, Schulen für das Programm „Aktion junge Fahrer“ zu gewinnen?

105. [nur, wenn bei Frage 103 Item 3 oder 4 die letzten 3 Antwortkategorien] Welche Gründe tragen Ihrer Meinung nach dazu bei, dass es allgemein schwierig ist bzw. zunehmend schwieriger geworden ist, Ehrenamtliche für das Programm „Aktion junge Fahrer“ zu gewinnen?

106. Welche Kooperationspartner haben Sie für die Durchführung von AjF-Verkehrssicherheitstagen? (Hier sind mehrere Antworten möglich!)

- Polizei  Seelsorger  Peer-Moderatoren
- Ärzte / Psychologen aus der Unfallrehabilitation  Fahrlehrer  Sonstige, und zwar

AB HIER WIEDER AN ALLE AKTIVEN UND PAUSIERENDEN AJF-UMSETZER BEI DVW (Frage 8 Antwort 1 oder 2 und Frage 81 „ja“)

107. Wie stark stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort!)

	Stimme überhaupt nicht zu	Stimme eher nicht zu	Teils / teils	Stimme eher zu	Stimme voll und ganz zu
Die Inhalte von „Aktion junge Fahrer“ passen zur Lebenssituation von Jugendlichen / jungen Erwachsenen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Inhalte von „Aktion junge Fahrer“ verbessern die Verkehrssicherheit von Jugendlichen / jungen Erwachsenen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die erlebnisbetonte Ansprache der Jugendlichen / jungen Erwachsenen durch die <u>Aktionselemente</u> halte ich für richtig, um sie für Verkehrssicherheit zu sensibilisieren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Ich kenne diese nicht.	Stimme überhaupt nicht zu	Stimme eher nicht zu	Teils / teils	Stimme eher zu	Stimme voll und ganz zu
Den Einsatz der Projektbausteine halte ich für richtig, um mit den Jugendlichen / jungen Erwachsenen über wichtige Verkehrssicherheitsthemen zu diskutieren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der Mix aus Aktionselementen und Projektbausteinen ist für die Zielgruppe der Jugendlichen genau das Richtige.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Das von der DVW bereitgestellte Material (z. B. die Beschreibung der Projektbausteine und Aktionselemente) ist für meine Arbeit hilfreich.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

108. [Wenn bei Frage 107 bei Item 1 die ersten drei Kategorien] Warum finden Sie, dass die Inhalte von „Aktion junge Fahrer“ nicht zur Lebenssituation von Jugendlichen / jungen Erwachsenen passen?

109. [Wenn bei Frage 107 bei Item 2 die ersten drei Kategorien] Warum denken Sie, dass die Inhalte von „Aktion junge Fahrer“ die Verkehrssicherheit der Jugendlichen / jungen Erwachsenen nicht verbessern?

110. [Wenn bei Frage 107 bei Item 3 die ersten drei Kategorien] Warum halten Sie die erlebnisbetonte Ansprache der Jugendlichen / jungen Erwachsenen durch die Aktionselemente nicht für richtig, um die Zielgruppe für Verkehrssicherheit zu sensibilisieren?

111. [Wenn bei Frage 107 bei Item 4 die ersten drei Kategorien] Warum halten Sie den Einsatz von Projektbausteinen nicht für richtig, um mit den Jugendlichen / jungen Erwachsenen über wichtige Verkehrssicherheitsthemen zu diskutieren?

112. [Wenn bei Frage 107 bei Item 5 die ersten drei Kategorien] Warum denken Sie, dass der Mix aus Aktionselementen und Projektbausteinen für die Zielgruppe der Jugendlichen und jungen Erwachsenen nicht das Richtige ist?

113. [Wenn bei Frage 107 bei Item 6 die ersten drei Kategorien] Warum finden Sie das von der DVW bereitgestellte Material (z. B. die Beschreibung der Projektbausteine und Aktionselemente) nicht hilfreich?

114. Gibt es Themen, die von „Aktion junge Fahrer“ nicht behandelt werden, aber für die Jugendlichen / jungen Erwachsenen wichtig wären?

- Ja, und zwar:
- Nein  Ich weiß es nicht.

115. Gibt es Themen im Programm „Aktion junge Fahrer“, die Ihrer Meinung nach unwichtig sind oder überarbeitet werden sollten?

- Ja, unwichtig ist:
- Ja, überarbeitet werden sollte:
- Nein  Ich weiß es nicht.

116. Würden Sie sich eine Aus-/Fortbildung bezüglich des Programms „Aktion junge Fahrer“ (z.B. für Aktionselemente, Projektbausteine) für sich selbst oder andere Ehrenamtliche wünschen?

- Ja, sowohl für mich selbst als auch für andere Ehrenamtliche. → Bitte weiter mit Frage 117!
- Ja, für andere Ehrenamtliche, ich selbst benötige keine Aus- oder Fortbildung. → Bitte weiter mit Frage 117!
- Nein, das ist nicht notwendig. → Bitte weiter mit Frage 118!
- Ich weiß es nicht. → Bitte weiter mit Frage 118!

117. Welchen Inhalt sollte diese Aus-/Fortbildung haben? (Hier sind mehrere Antworten möglich!)

- Pädagogische Grundlagen im Umgang mit Jugendlichen und jungen Erwachsenen
- Fachliche Aspekte zu Aktionselementen
- Fachliche Aspekte zu Projektbausteinen
- Moderatorenausbildung zur Durchführung von Projektbausteinen
- Sonstiges, und zwar:

118. Was finden Sie am Programm „Aktion junge Fahrer“ besonders gelungen?

119. Was finden Sie am Programm „Aktion junge Fahrer“ nicht gelungen?

120. Was sollte am Programm „Aktion junge Fahrer“ verbessert werden?

**Bewertung Verband - KuV**

Im letzten Teil des Fragebogens geht es um Ihre Meinung zur Betreuung Ihrer ehrenamtlichen Tätigkeit durch Ihren Umsetzerverband.

**121. Wie zufrieden sind Sie mit den folgenden Rahmenbedingungen Ihrer Tätigkeit im Programm "Kind und Verkehr" (KuV)?**

*(Bitte in jeder Zeile eine Antwort!)*

	Überhaupt nicht zufrieden	Eher nicht zufrieden	Teils /teils	Eher zufrieden	Voll und ganz zufrieden
Die Kommunikation mit Ansprechpartnern im Verband	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Unterstützung bei der Vorbereitung einer Veranstaltung (z.B. Bereitstellung von Material etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Art und Weise der Dokumentation der Veranstaltung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Art und Weise der Abrechnung von Veranstaltung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Höhe der Aufwandsentschädigung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**122. [nur, wenn bei Frage 121 bei Item 1 die ersten drei Kategorien] Warum sind Sie mit der Kommunikation mit Ansprechpartnern in Ihrem Verband nicht zufrieden?**

**123. [nur, wenn bei Frage 121 bei Item 2 die ersten drei Kategorien] Warum sind Sie mit der Unterstützung bei der Vorbereitung einer Veranstaltung nicht zufrieden?**

**124. [nur, wenn bei Frage 121 bei Item 3 die ersten drei Kategorien] Warum sind Sie mit der Dokumentation der Veranstaltung nicht zufrieden?**

**125. [nur, wenn bei Frage 121 bei Item 4 die ersten drei Kategorien] Warum sind Sie mit der Art und Weise der Abrechnung von Veranstaltungen nicht zufrieden?**

**126. [nur, wenn bei Frage 121 bei Item 5 die ersten drei Kategorien] Warum sind Sie mit der Höhe der Aufwandsentschädigung nicht zufrieden?**

**FRAGEN 127-131 NUR FÜR KUV-MODERATOREN, DIE NICHT BEI DER DVW SIND! (Frage 2 Antwort 1 ODER 2 UND Frage 39 NICHT Antwort 5)**

**127. Abgesehen von der Versorgung mit Informationsmaterial zur Weitergabe an die Zielgruppen: Haben Sie in Ihrem Verband einen Ansprechpartner für konkrete Fragen zu Ihrer KuV-Moderatorentätigkeit?**

- Ja → Bitte weiter mit Frage 129!       Nein → Bitte weiter mit Frage 128!       Ich weiß es nicht. → Bitte weiter mit Frage 128!

**128. Würden Sie sich einen Ansprechpartner für konkrete Fragen zu Tätigkeit in Ihrem Verband wünschen?**

- Ja → Bitte weiter mit Frage 130!       Nein → Bitte weiter mit Frage 130!       Ich weiß es nicht. → Bitte weiter mit Frage 130!

**129. Haben Sie Ihren Ansprechpartner in den letzten 12 Monaten zu den folgenden Themen kontaktiert?**

*(Bitte kreuzen Sie alle Themen an, zu denen Sie den Ansprechpartner kontaktiert haben!)*

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Abrechnungsfragen               | <input type="checkbox"/> Fragen zur Organisation der Veranstaltungen     |
| <input type="checkbox"/> Kritik, Verbesserungsvorschläge | <input type="checkbox"/> Sonstige Themen, und zwar: <input type="text"/> |
| <input type="checkbox"/> Inhaltliche Fragen zum Programm | <input type="checkbox"/> Nein, ich habe ihn nicht kontaktiert.           |

**130. [nur, wenn (Frage 127 „nein“) ODER (Frage 127 „ja“ UND Frage 129 „nicht kontaktiert“)] An wen wenden Sie sich, wenn Sie Fragen zu Ihrer KuV-Moderatoren-Tätigkeit haben (z.B. inhaltliche oder organisatorische Fragen, Abrechnungsfragen oder Sonstiges)?**

**131. Wie bewerten Sie ganz allgemein die Betreuung durch Ihren Verband bei Ihrer Moderatorentätigkeit im Programm „Kind und Verkehr“?**

	1	2	3	4	5	6
<i>Bitte vergeben Sie eine Schulnote.</i>	Sehr gut	Gut	Befriedigend	Ausreichend	Mangelhaft	Ungenügend
	<input type="checkbox"/>					

**FRAGEN 132-141 NUR FÜR KUV-MODERATOREN, DIE BEI DER DVW SIND! (Frage 2 Antwort 1 ODER 2 UND Frage 39 Antwort 5)**

**132. An wen wenden Sie sich, wenn Sie Fragen zu Ihrer KuV-Moderatorentätigkeit haben (z.B. bei inhaltlichen oder organisatorischen Fragen, Abrechnungsfragen oder Sonstiges)?**

- An meine örtliche / regionale Verkehrswacht → Bitte weiter mit Frage 133!  
 An meine Landesverkehrswacht → Bitte weiter mit Frage 134!  
 An die Deutsche Verkehrswacht (DVW) → Bitte weiter mit Frage 135!  
 An den Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR)  
 An eine andere Stelle, und zwar:

**133. Sie haben angegeben, sich an die örtliche / regionale Verkehrswacht zu wenden: Haben Sie Ihren KuV-Ansprechpartner bei der örtlichen / regionalen Verkehrswacht in den letzten 12 Monaten zu den folgenden Themen kontaktiert?**

*(Bitte kreuzen Sie alle Themen an, zu denen Sie den Ansprechpartner kontaktiert haben!)*

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Abrechnungsfragen               | <input type="checkbox"/> Fragen zur Organisation der Veranstaltungen |
| <input type="checkbox"/> Kritik, Verbesserungsvorschläge | <input type="checkbox"/> Sonstige Themen, und zwar: _____            |
| <input type="checkbox"/> Inhaltliche Fragen zum Programm | <input type="checkbox"/> Nein, ich habe ihn nicht kontaktiert.       |

**134. Sie haben angegeben, sich an die Landesverkehrswacht zu wenden: Haben Sie Ihren KuV-Ansprechpartner bei der Landesverkehrswacht in den letzten 12 Monaten zu den folgenden Themen kontaktiert?**

*(Bitte kreuzen Sie alle Themen an, zu denen Sie den Ansprechpartner kontaktiert haben!)*

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Abrechnungsfragen               | <input type="checkbox"/> Fragen zur Organisation der Veranstaltungen |
| <input type="checkbox"/> Kritik, Verbesserungsvorschläge | <input type="checkbox"/> Sonstige Themen, und zwar: _____            |
| <input type="checkbox"/> Inhaltliche Fragen zum Programm | <input type="checkbox"/> Nein, ich habe ihn nicht kontaktiert.       |

**135. Sie haben angegeben, sich an die DVW zu wenden: Haben Sie Ihren KuV-Ansprechpartner bei der DVW in den letzten 12 Monaten zu den folgenden Themen kontaktiert?**

*(Bitte kreuzen Sie alle Themen an, zu denen Sie den Ansprechpartner kontaktiert haben!)*

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Abrechnungsfragen               | <input type="checkbox"/> Fragen zur Organisation der Veranstaltungen |
| <input type="checkbox"/> Kritik, Verbesserungsvorschläge | <input type="checkbox"/> Sonstige Themen, und zwar: _____            |
| <input type="checkbox"/> Inhaltliche Fragen zum Programm | <input type="checkbox"/> Nein, ich habe ihn nicht kontaktiert.       |

**136. [Wenn NICHT Frage 132 Antwort 1] Sie haben nicht angegeben, sich an die örtliche / regionale Verkehrswacht zu wenden: Haben Sie in Ihrer örtlichen / regionalen Verkehrswacht grundsätzlich einen Ansprechpartner für konkrete Fragen zu Ihrer Tätigkeit als KuV-Moderator?**

- Ja → Bitte weiter mit Frage 138!       Nein → Bitte weiter mit Frage 137!       Ich weiß es nicht. → Bitte weiter mit Frage 137!

**137. Würden Sie sich einen Ansprechpartner für konkrete Fragen zur Tätigkeit als KuV-Moderator in Ihrer örtlichen / regionalen Verkehrswacht wünschen?**

- Ja       Nein       Ich weiß es nicht.

**138. [Wenn NICHT Frage 132 Antwort 2] Sie haben nicht angegeben, sich an die Landesverkehrswacht zu wenden: Haben Sie in Ihrer Landesverkehrswacht grundsätzlich einen Ansprechpartner für konkrete Fragen zu Ihrer Tätigkeit als KuV-Moderator?**

- Ja → Bitte weiter mit Frage 140!       Nein → Bitte weiter mit Frage 139!       Ich weiß es nicht. → Bitte weiter mit Frage 139!

**139. Würden Sie sich einen Ansprechpartner für konkrete Fragen zur Tätigkeit als KuV-Moderator in Ihrer örtlichen / regionalen Verkehrswacht wünschen?**

- Ja       Nein       Ich weiß es nicht.

**140. [Wenn NICHT Frage 132 Antwort 3] Sie haben nicht angegeben, sich an die DVW zu wenden: Haben Sie in der DVW grundsätzlich einen Ansprechpartner für konkrete Fragen zu Ihrer Tätigkeit als KuV-Moderator?**

- Ja       Nein       Ich weiß es nicht.

**141. Wie bewerten Sie ganz allgemein die Betreuung bei Ihrer KuV-Moderatorentätigkeit durch... (Bitte vergeben Sie eine Schulnote!)**

	1	2	3	4	5	6
... Ihre örtliche / regionale Verkehrswacht	Sehr gut	Gut	Befriedigend	Ausreichend	Mangelhaft	Ungenügend
	<input type="checkbox"/>					
... Ihre Landesverkehrswacht	Sehr gut	Gut	Befriedigend	Ausreichend	Mangelhaft	Ungenügend
	<input type="checkbox"/>					
... die Deutsche Verkehrswacht (DVW)	Sehr gut	Gut	Befriedigend	Ausreichend	Mangelhaft	Ungenügend
	<input type="checkbox"/>					

Ich bin selbst Vorsitzende/r einer örtlichen/regionalen oder Landes-Verkehrswacht.

## Bewertung Verband - KiS

Im letzten Teil des Fragebogens geht es um Ihre Meinung zur Betreuung Ihrer ehrenamtlichen Tätigkeit durch Ihren Umsetzerverband.

**142. Wie zufrieden sind Sie mit den folgenden Rahmenbedingungen Ihrer Tätigkeit im Programm "Kinder im Straßenverkehr" (KiS)?**

<i>(Bitte in jeder Zeile eine Antwort!)</i>	Überhaupt nicht zufrieden	Eher nicht zufrieden	Teils /teils	Eher zufrieden	Voll und ganz zufrieden
Die Kommunikation mit Ansprechpartnern im Verband	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Unterstützung bei der Vorbereitung eines Verkehrssicherheitstages (z.B. Bereitstellung von Material etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Art und Weise der Beantragung eines Verkehrssicherheitstages	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Art und Weise der Dokumentation von Beratungsgesprächen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Art und Weise der Abrechnung von Beratungsgesprächen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Höhe der Aufwandsentschädigung von Beratungsgesprächen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**143. [nur, wenn bei Frage 142 bei Item 1 die ersten drei Kategorien] Warum sind Sie mit der Kommunikation mit Ansprechpartnern in Ihrem Verband nicht zufrieden?**

**144. [nur, wenn bei Frage 142 bei Item 2 die ersten drei Kategorien] Warum sind Sie mit der Unterstützung bei der Vorbereitung eines Verkehrssicherheitstages nicht zufrieden?**

**145. [nur, wenn bei Frage 142 bei Item 3 die ersten drei Kategorien] Warum sind Sie mit der Art und Weise der Beantragung von Verkehrssicherheitstagen nicht zufrieden?**

**146. [nur, wenn bei Frage 142 bei Item 4 die ersten drei Kategorien] Warum sind Sie mit der Art und Weise der Dokumentation von Beratungsgesprächen nicht zufrieden?**

**147. [nur, wenn bei Frage 142 bei Item 5 die ersten drei Kategorien] Warum sind Sie mit der Art und Weise der Abrechnung von Beratungsgesprächen nicht zufrieden?**

**148. [nur, wenn bei Frage 142 bei Item 6 die ersten drei Kategorien] Warum sind Sie mit der Höhe der Aufwandsentschädigung von Beratungsgesprächen nicht zufrieden?**

**FRAGEN 149-158 NUR FÜR KIS-MODERATOREN ODER KIS-ANTRAGSTELLER, DIE VST BEANTRAGEN ODER KOORDINIEREN (Frage 5 Antwort 1 ODER 2 UND (FRAGE 12 ANTWORT 1 ODER (FRAGE 12 ANTWORT 2 UND FRAGE 19 ANTWORT 1 ODER 2)))**

**149. An wen wenden Sie sich, wenn Sie Fragen zu Ihrer KiS-Moderatorentätigkeit haben (z.B. bei inhaltlichen oder organisatorischen Fragen, Abrechnungsfragen oder Sonstiges)?**

- An meine örtliche / regionale Verkehrswacht → Bitte weiter mit Frage 150!
- An meine Landesverkehrswacht → Bitte weiter mit Frage 151!
- An die Deutsche Verkehrswacht (DVW) → Bitte weiter mit Frage 152!
- An eine andere Stelle, und zwar:

**150. Sie haben angegeben, sich an die örtliche / regionale Verkehrswacht zu wenden: Haben Sie Ihren KiS-Ansprechpartner bei der örtlichen / regionalen Verkehrswacht in den letzten 12 Monaten zu den folgenden Themen kontaktiert?**

*(Bitte kreuzen Sie alle Themen an, zu denen Sie den Ansprechpartner kontaktiert haben!)*

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Abrechnungsfragen               | <input type="checkbox"/> Fragen zur Organisation der Veranstaltungen                           |
| <input type="checkbox"/> Kritik, Verbesserungsvorschläge | <input type="checkbox"/> Sonstige Themen, und zwar: <input style="width: 150px;" type="text"/> |
| <input type="checkbox"/> Inhaltliche Fragen zum Programm | <input type="checkbox"/> Nein, ich habe ihn nicht kontaktiert.                                 |

**151. Sie haben angegeben, sich an die Landesverkehrswacht zu wenden: Haben Sie Ihren KiS-Ansprechpartner bei der Landesverkehrswacht in den letzten 12 Monaten zu den folgenden Themen kontaktiert?**

*(Bitte kreuzen Sie alle Themen an, zu denen Sie den Ansprechpartner kontaktiert haben!)*

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Abrechnungsfragen               | <input type="checkbox"/> Fragen zur Organisation der Veranstaltungen                           |
| <input type="checkbox"/> Kritik, Verbesserungsvorschläge | <input type="checkbox"/> Sonstige Themen, und zwar: <input style="width: 150px;" type="text"/> |
| <input type="checkbox"/> Inhaltliche Fragen zum Programm | <input type="checkbox"/> Nein, ich habe ihn nicht kontaktiert.                                 |

152. Sie haben angegeben, sich an die DVW zu wenden: Haben Sie Ihren KiS-Ansprechpartner bei der DVW in den letzten 12 Monaten zu den folgenden Themen kontaktiert?

(Bitte kreuzen Sie alle Themen an, zu denen Sie den Ansprechpartner kontaktiert haben!)

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Abrechnungsfragen               | <input type="checkbox"/> Fragen zur Organisation der Veranstaltungen |
| <input type="checkbox"/> Kritik, Verbesserungsvorschläge | <input type="checkbox"/> Sonstige Themen, und zwar: _____            |
| <input type="checkbox"/> Inhaltliche Fragen zum Programm | <input type="checkbox"/> Nein, ich habe ihn nicht kontaktiert.       |

153. [Wenn NICHT Frage 149 Antwort 1] Sie haben nicht angegeben, sich an die örtliche / regionale Verkehrswacht zu wenden: Haben Sie in Ihrer örtlichen / regionalen Verkehrswacht grundsätzlich einen Ansprechpartner für konkrete Fragen zu Ihrer Tätigkeit als KiS-Moderator?

- Ja → Bitte weiter mit Frage 155!       Nein → Bitte weiter mit Frage 154!       Ich weiß es nicht. → Bitte weiter mit Frage 154!

154. Würden Sie sich einen Ansprechpartner für konkrete Fragen zur Tätigkeit als KiS-Moderator in Ihrer örtlichen / regionalen Verkehrswacht wünschen?

- Ja       Nein       Ich weiß es nicht.

155. [Wenn NICHT Frage 149 Antwort 2] Sie haben nicht angegeben, sich an die Landesverkehrswacht zu wenden: Haben Sie in Ihrer Landesverkehrswacht grundsätzlich einen Ansprechpartner für konkrete Fragen zu Ihrer Tätigkeit als KiS-Moderator?

- Ja → Bitte weiter mit Frage 157!       Nein → Bitte weiter mit Frage 156!       Ich weiß es nicht. → Bitte weiter mit Frage 156!

156. Würden Sie sich einen Ansprechpartner für konkrete Fragen zur Tätigkeit als KiS-Moderator in Ihrer örtlichen / regionalen Verkehrswacht wünschen?

- Ja       Nein       Ich weiß es nicht.

157. [Wenn NICHT Frage 149 Antwort 3] Sie haben nicht angegeben, sich an die DVW zu wenden: Haben Sie in der DVW grundsätzlich einen Ansprechpartner für konkrete Fragen zu Ihrer Tätigkeit als KiS-Moderator?

- Ja       Nein       Ich weiß es nicht.

158. Wie bewerten Sie ganz allgemein die Betreuung bei Ihrer KiS-Moderatorentätigkeit durch... (Bitte vergeben Sie eine Schulnote!)

	1	2	3	4	5	6
... Ihre örtliche / regionale Verkehrswacht	Sehr gut	Gut	Befriedigend	Ausreichend	Mangelhaft	Ungenügend
	<input type="checkbox"/>					
... Ihre Landesverkehrswacht	Sehr gut	Gut	Befriedigend	Ausreichend	Mangelhaft	Ungenügend
	<input type="checkbox"/>					
... die Deutsche Verkehrswacht (DVW)	Sehr gut	Gut	Befriedigend	Ausreichend	Mangelhaft	Ungenügend
	<input type="checkbox"/>					

Ich bin selbst Vorsitzende/r einer örtlichen/regionalen oder Landes-Verkehrswacht.

### Bewertung Verband - AjF

Im letzten Teil des Fragebogens geht es um Ihre Meinung zur Betreuung Ihrer ehrenamtlichen Tätigkeit durch Ihren Umsetzerverband.

159. Wie zufrieden sind Sie mit den folgenden Rahmenbedingungen Ihrer Tätigkeit im Programm "Aktion junge Fahrer" (AjF)?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort!)

	Überhaupt nicht zufrieden	Eher nicht zufrieden	Teils /teils	Eher zufrieden	Voll und ganz zufrieden
Die Kommunikation mit Ansprechpartnern im Verband	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Unterstützung bei der Vorbereitung einer Veranstaltung (z.B. Bereitstellung von Material etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Art und Weise der Beantragung von Veranstaltungen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Art und Weise der Dokumentation von Veranstaltungen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Art und Weise der Abrechnung von Veranstaltungen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Höhe der Aufwandsentschädigung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

160. [nur, wenn bei Frage 159 bei Item 1 die ersten drei Kategorien] Warum sind Sie mit der Kommunikation mit Ansprechpartnern in Ihrem Verband nicht zufrieden?

\_\_\_\_\_

161. [nur, wenn bei Frage 159 bei Item 2 die ersten drei Kategorien] Warum sind Sie mit der Unterstützung bei der Vorbereitung einer Veranstaltung nicht zufrieden?

\_\_\_\_\_

162. [nur, wenn bei Frage 159 bei Item 3 die ersten drei Kategorien] Warum sind Sie mit der Art und Weise der Beantragung von Veranstaltungen nicht zufrieden?

\_\_\_\_\_

163. [nur, wenn bei Frage 159 bei Item 4 die ersten drei Kategorien] Warum sind Sie mit der Art und Weise der Dokumentation von Veranstaltungen nicht zufrieden?

164. [nur, wenn bei Frage 159 bei Item 5 die ersten drei Kategorien] Warum sind Sie mit der Art und Weise der Abrechnung von Veranstaltungen nicht zufrieden?

165. [nur, wenn bei Frage 159 bei Item 6 die ersten drei Kategorien] Warum sind Sie mit der Höhe der Aufwandsentschädigung nicht zufrieden?

FRAGEN 166-175 NUR FÜR AJF-UMSETZER, DIE BEI DER DVW SIND! (Frage 8 Antwort 1 ODER 2 UND Frage 81 Antwort 1)

166. An wen wenden Sie sich, wenn Sie Fragen zu Ihrer AjF-Tätigkeit haben (z.B. bei inhaltlichen oder organisatorischen Fragen, Abrechnungsfragen oder Sonstiges)?

- An meine örtliche / regionale Verkehrswacht → Bitte weiter mit Frage 167!  
 An meine Landesverkehrswacht → Bitte weiter mit Frage 168!  
 An die Deutsche Verkehrswacht (DVW) → Bitte weiter mit Frage 169!  
 An eine andere Stelle, und zwar: \_\_\_\_\_

167. Sie haben angegeben, sich an die örtliche / regionale Verkehrswacht zu wenden: Haben Sie Ihren AjF-Ansprechpartner bei der örtlichen / regionalen Verkehrswacht in den letzten 12 Monaten zu den folgenden Themen kontaktiert?

(Bitte kreuzen Sie alle Themen an, zu denen Sie den Ansprechpartner kontaktiert haben!)

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Abrechnungsfragen               | <input type="checkbox"/> Fragen zur Organisation der Veranstaltungen |
| <input type="checkbox"/> Kritik, Verbesserungsvorschläge | <input type="checkbox"/> Sonstige Themen, und zwar: _____            |
| <input type="checkbox"/> Inhaltliche Fragen zum Programm | <input type="checkbox"/> Nein, ich habe ihn nicht kontaktiert.       |

168. Sie haben angegeben, sich an die Landesverkehrswacht zu wenden: Haben Sie Ihren AjF-Ansprechpartner bei der Landesverkehrswacht in den letzten 12 Monaten zu den folgenden Themen kontaktiert?

(Bitte kreuzen Sie alle Themen an, zu denen Sie den Ansprechpartner kontaktiert haben!)

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Abrechnungsfragen               | <input type="checkbox"/> Fragen zur Organisation der Veranstaltungen |
| <input type="checkbox"/> Kritik, Verbesserungsvorschläge | <input type="checkbox"/> Sonstige Themen, und zwar: _____            |
| <input type="checkbox"/> Inhaltliche Fragen zum Programm | <input type="checkbox"/> Nein, ich habe ihn nicht kontaktiert.       |

169. Sie haben angegeben, sich an die DVW zu wenden: Haben Sie Ihren AjF-Ansprechpartner bei der DVW in den letzten 12 Monaten zu den folgenden Themen kontaktiert?

(Bitte kreuzen Sie alle Themen an, zu denen Sie den Ansprechpartner kontaktiert haben!)

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Abrechnungsfragen               | <input type="checkbox"/> Fragen zur Organisation der Veranstaltungen |
| <input type="checkbox"/> Kritik, Verbesserungsvorschläge | <input type="checkbox"/> Sonstige Themen, und zwar: _____            |
| <input type="checkbox"/> Inhaltliche Fragen zum Programm | <input type="checkbox"/> Nein, ich habe ihn nicht kontaktiert.       |

170. [Wenn NICHT Frage 166 Antwort 1] Sie haben nicht angegeben, sich an die örtliche / regionale Verkehrswacht zu wenden: Haben Sie in Ihrer örtlichen / regionalen Verkehrswacht grundsätzlich einen Ansprechpartner für konkrete Fragen zu Ihrer AjF-Tätigkeit?

- Ja → Bitte weiter mit Frage 172!       Nein → Bitte weiter mit Frage 171!       Ich weiß es nicht. → Bitte weiter mit Frage 171!

171. Würden Sie sich einen Ansprechpartner für konkrete Fragen zur AjF-Tätigkeit in Ihrer örtlichen / regionalen Verkehrswacht wünschen?

- Ja       Nein       Ich weiß es nicht.

172. [Wenn NICHT Frage 166 Antwort 2] Sie haben nicht angegeben, sich an die Landesverkehrswacht zu wenden: Haben Sie in Ihrer Landesverkehrswacht grundsätzlich einen Ansprechpartner für konkrete Fragen zu Ihrer AjF-Tätigkeit?

- Ja → Bitte weiter mit Frage 174!       Nein → Bitte weiter mit Frage 173!       Ich weiß es nicht. → Bitte weiter mit Frage 173!

173. Würden Sie sich einen Ansprechpartner für konkrete Fragen zur AjF-Tätigkeit in Ihrer Landesverkehrswacht wünschen?

- Ja       Nein       Ich weiß es nicht.

174. [Wenn NICHT Frage 166 Antwort 3] Sie haben nicht angegeben, sich an die DVW zu wenden: Haben Sie in der DVW grundsätzlich einen Ansprechpartner für konkrete Fragen zu Ihrer AjF-Tätigkeit?

- Ja       Nein       Ich weiß es nicht.

**175. Wie bewerten Sie ganz allgemein die Betreuung bei Ihrer AjF-Tätigkeit durch... (Bitte vergeben Sie eine Schulnote!)**

	1	2	3	4	5	6
... Ihre örtliche / regionale Verkehrswacht	Sehr gut <input type="checkbox"/>	Gut <input type="checkbox"/>	Befriedigend <input type="checkbox"/>	Ausreichend <input type="checkbox"/>	Mangelhaft <input type="checkbox"/>	Ungenügend <input type="checkbox"/>
... Ihre Landesverkehrswacht	Sehr gut <input type="checkbox"/>	Gut <input type="checkbox"/>	Befriedigend <input type="checkbox"/>	Ausreichend <input type="checkbox"/>	Mangelhaft <input type="checkbox"/>	Ungenügend <input type="checkbox"/>
... die Deutsche Verkehrswacht (DVW)	Sehr gut <input type="checkbox"/>	Gut <input type="checkbox"/>	Befriedigend <input type="checkbox"/>	Ausreichend <input type="checkbox"/>	Mangelhaft <input type="checkbox"/>	Ungenügend <input type="checkbox"/>

Ich bin selbst Vorsitzende/r einer örtlichen/regionalen oder Landes-Verkehrswacht.

**FRAGE 176 WIEDER AN ALLE AKTIVEN / PAUSIERENDEN MODERATOREN / UMSETZER (Frage 2 Antwort 1 ODER 2; ODER Frage 5 Antwort 1 ODER 2; ODER Frage 8 Antwort 1 ODER 2)**

**176. Würden Sie sich eine stärkere Vernetzung mit anderen Moderatoren oder Ehrenamtlichen wünschen?**

Wenn ja, wie könnte diese gestaltet sein?

- Ja, und zwar:
- Nein  Ich weiß es nicht.

**Zuletzt möchten wir Ihnen Fragen zu Ihrer ehrenamtlichen Tätigkeit allgemein stellen [NUR FÜR AKTIVE MOD. (Frage 2 Antwort 1 ODER Frage 5 Antwort 1 ODER Frage 8 Antwort 1)]**

177. Alles in allem: Wie zufrieden sind Sie mit Ihrer Tätigkeit im Programm [„Kind und Verkehr“ / „Kinder im Straßenverkehr“ / „Aktion junge Fahrer“]?	Überhaupt nicht zufrieden	Eher nicht zufrieden	Teils /teils	Eher zufrieden	Voll und ganz zufrieden
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

178. Alles in allem: Wie belastet fühlen Sie sich durch Tätigkeit im Programm [„Kind und Verkehr“ / „Kinder im Straßenverkehr“ / „Aktion junge Fahrer“]?	Überhaupt nicht belastet	Eher nicht belastet	Teils /teils	Eher belastet	Sehr belastet
	<input type="checkbox"/>				

**179. [Wenn bei Frage 178 die letzten drei Kategorien] Wie könnten Sie bei Ihrer Tätigkeit unterstützt werden, so dass Sie weniger belastet wären?**

**AB HIER WIEDER AUCH AN PAUSIERENDE (Frage 2 Antwort 1 ODER 2; ODER Frage 5 Antwort 1 ODER 2; ODER Frage 8 Antwort 1 ODER 2)**

**180. Wie lange planen Sie, noch im Programm [„Kind und Verkehr“ / „Kinder im Straßenverkehr“ / „Aktion junge Fahrer“] aktiv zu bleiben?**

- Ich plane, meine Tätigkeit in den nächsten 1-2 Jahren zu beenden.  Ich möchte noch längere Zeit aktiv bleiben.  Ich weiß es nicht.

**181. [nur, wenn bei Frage 180 Antwort 1] Warum planen Sie, Ihre Tätigkeit zu beenden [aufgeteilt nach: „Kind und Verkehr“ / „Kinder im Straßenverkehr“ / „Aktion junge Fahrer“]?(Hier sind mehrere Antworten möglich!)**

- Berufliche Gründe  Unzufriedenheit mit dem Programm  Unzufriedenheit mit meinem Umsetzerverband
- Private Gründe  Unzufriedenheit mit der Tätigkeit  Sonstiger Grund, und zwar:

**NICHT MEHR AKTIV**

**Die folgenden Fragen beziehen sich auf Ihre ehemalige Tätigkeit als Moderator im Programm [„Kind und Verkehr“ / „Kinder im Straßenverkehr“ / „Aktion junge Fahrer“] [NUR FÜR NICHT MEHR AKTIVE MOD. (Frage 2, 5 oder 8 Antwort 3)]**

**182. Wann hatten Sie Ihre Tätigkeit im Programm [„Kind und Verkehr“ / „Kinder im Straßenverkehr“ / „Aktion junge Fahrer“] begonnen?**

Ich hatte im Jahr  mit meiner Tätigkeit bei [„Kind und Verkehr“ / „Kinder im Straßenverkehr“ / „Aktion junge Fahrer“] begonnen.

**183. [nur, wenn Person bei KuV tätig war (Frage 2 Antwort 3)] Für welchen Verband waren Sie als „Kind und Verkehr“-Moderator tätig?**

- Allgemeiner Deutscher Automobilclub (ADAC)  Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF)
- Auto Club Europa (ACE)  Deutsche Verkehrswacht (DVW)
- Auto- und Reiseclub Deutschland (ARCD)  Verkehrsclub Deutschland (VCD)

**184. Haben Sie das Zielgruppenprogramm [„Kind und Verkehr“ / „Kinder im Straßenverkehr“ / „Aktion junge Fahrer“] im Rahmen Ihrer dienstlichen Tätigkeit (z.B. als Polizist) umgesetzt?**

- Ja  Teils / teils  Nein

**185. Was finden Sie am Programm [„Kind und Verkehr“ / „Kinder im Straßenverkehr“ / „Aktion junge Fahrer“] besonders gelungen?**

**186. Was finden Sie am Programm [„Kind und Verkehr“ / „Kinder im Straßenverkehr“ / „Aktion junge Fahrer“] nicht gelungen?**

187. Was sollte am Programm [„Kind und Verkehr“ / „Kinder im Straßenverkehr“ / „Aktion junge Fahrer“] verbessert werden?

188. Aus Ihrer Erfahrung heraus: Welche Tipps haben Sie für aktive Moderatoren zur Gewinnung von Einrichtungen für das Programm [„Kind und Verkehr“ / „Kinder im Straßenverkehr“]?

189. Aus Ihrer Erfahrung heraus: Welche Tipps haben Sie für aktive Moderatoren zur Erreichung von Eltern mit dem Programm „Kind und Verkehr“?

190. Haben Sie noch Fragen oder sonstige Anmerkungen (Lob, Kritik) [zum Programm / zu den Programmen „Kind und Verkehr“ / „Kinder im Straßenverkehr“ / „Aktion junge Fahrer“], zum Fragebogen oder zur wissenschaftlichen Untersuchung?

**ALLE ( AUCH NICHT MEHR AKTIV)**

191. Sind Sie außer in den Programmen KuV, KiS oder AjF noch in anderen Zielgruppenprogrammen mit Bezug zur Verkehrssicherheit als Moderator tätig oder ehrenamtlich engagiert?

Nein  Ja, und zwar in folgenden Programmen: \_\_\_\_\_

192. In welchem Bundesland sind oder waren Sie als Moderator bzw. ehrenamtlich aktiv? (Hier sind mehrere Antworten möglich!)

<input type="checkbox"/> Baden-Württemberg	<input type="checkbox"/> Bremen	<input type="checkbox"/> Niedersachsen	<input type="checkbox"/> Sachsen
<input type="checkbox"/> Bayern	<input type="checkbox"/> Hamburg	<input type="checkbox"/> Nordrhein-Westfalen	<input type="checkbox"/> Sachsen-Anhalt
<input type="checkbox"/> Berlin	<input type="checkbox"/> Hessen	<input type="checkbox"/> Rheinland-Pfalz	<input type="checkbox"/> Schleswig-Holstein
<input type="checkbox"/> Brandenburg	<input type="checkbox"/> Mecklenburg-Vorpommern	<input type="checkbox"/> Saarland	<input type="checkbox"/> Thüringen

Zum Schluss bitte einige Angaben zu Ihrer Person und Ihrer Aktivität in den Zielgruppenprogrammen.

193. Welchen beruflichen Status haben Sie momentan?

Ich bin...

...erwerbstätig  ...nicht erwerbstätig  ...verrentet / pensioniert  ...sonstiges, und zwar: \_\_\_\_\_

194. Bitte nennen Sie uns Ihre Berufsbezeichnung.

*Bitte geben Sie Ihre Berufsbezeichnung möglichst genau an. Wenn Sie nicht (mehr) erwerbstätig sind, nennen Sie uns bitte die Bezeichnung des Berufes, dem Sie zuletzt nachgegangen sind.*

Meine (jetzige oder letzte) Berufsbezeichnung: \_\_\_\_\_

195. Wie alt sind Sie? Ich bin \_\_\_\_\_ Jahre alt.

196. Bitte nennen Sie uns Ihr Geschlecht.

Männlich  Weiblich

197. Haben Sie noch Fragen oder sonstige Anmerkungen (Lob, Kritik) zu den Programmen KuV, KiS oder AjF, zum Fragebogen oder zur wissenschaftlichen Untersuchung?

© Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg 2017

Vielen Dank, dass Sie den Fragebogen ausgefüllt haben! Sie haben uns damit sehr geholfen.

Das Team der wissenschaftlichen Begleitforschung wünscht Ihnen eine allzeit unfallfreie Mobilität und weiterhin viel Spaß und Erfolg in Ihren Zielgruppenprogrammen!

Sie können dieses Browserfenster nun schließen.



## **Anhang VIII**

**Detailanalysen (Regressionsanalysen, Effektstärken etc.) zur AjF-Befragung der Jugendlichen und jungen Erwachsenen und Befragung der ehrenamtlichen Umsetzer**



Merkmal	Cramers V
Alter (kategorisiert)	0,035
Geschlecht	0,055
Ausbildungsstatus	0,083
<i>Erreichter / angestrebter Schulabschluss</i>	
Kein Schulabschluss	0,039
Sonder- / Förderschulabschluss	0,053
Hauptschulabschluss	0,012
Mittlere Reife	0,066
(Fach-)Abitur	0,100
Anderer Schulabschluss	0,021
Regionale Verortung (dichotomisiert)	0,243
<i>Staatsangehörigkeit</i>	
Deutsche Staatsangehörigkeit	0,055
Anderer Staatsangehörigkeit	0,061
<i>Hauptsächliche Sprache in der Familie</i>	
Deutsch	0,042
Anderer Sprache	0,072
<i>Hauptsächliche Sprache mit Freunden</i>	
Deutsch	0,004
Anderer Sprache	0,001
Migrationshintergrund	0,081
Fahrerlaubnisbesitz	0,005
<i>Bereits erworbene Fahrerlaubnisklassen</i>	
BF17 / B	0,051
Mofa	0,020
AM15 / AM	0,060
T, L	0,011
A1	0,045
A2	0,017
A	0,006
C	0,045
D	0,007
Derzeitige Fahrausbildung	0,038

**Tab. A4-Va:** Effektstärken (Cramers V) der in Kapitel 4 getesteten Zusammenhänge verschiedener soziodemographischer Merkmale mit der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit zum Zeitpunkt  $t_0$  (Tab. 4-1, Tab. 4-2, Tab. 4-3, Tab. 4-6, Tab. 4-8, Tab. 4-9, Tab. 4-10, Tab. 4-11, Tab. 4-12, Tab. 4-13, Tab. 4-14, Tab. 4-15)

Merkmal	Cramers V
<i>Fahrerlaubnisklasse der derzeitigen Fahrausbildung</i>	
BF17 / B	0,069
A / A2	0,001
A1	0,043
C	0,053
AM15 / AM	0,040
T, L	-
Mofa	-
D	-
P	-
Informierung über Verkehrssicherheit in den letzten 12 Monaten	0,042
<i>Informationsquellen zur Verkehrssicherheit</i>	
Gespräche mit Fahrlehrern / Experten	0,021
Gespräche mit den Eltern	0,045
Gespräche mit anderen Jugendlichen	0,002
Internet	0,050
Soziale Medien	0,044
Fernsehen	0,005
Informationsveranstaltungen	0,014
Zeitschriften, Bücher	0,040
Sonstiges	0,020
<i>Sonstige Informationsquellen zur Verkehrssicherheit</i>	
Fahrschule / Fahrunterricht	0,042
Schule	0,104
Lernprogramme	0,097
Fahrsicherheitstraining	0,007
Beruf / Ausbildung	-
Erste-Hilfe-Kurs	-
Sonstiges	-

**Tab. A4-Vb:** Effektstärken (Cramers V) der in Kapitel 4 getesteten Zusammenhänge verschiedener soziodemographischer Merkmale mit der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit zum Zeitpunkt  $t_0$  (Tab. 4-16, Tab. 4-19, Tab. 4-20, Tab. 4-21)

Merkmal	Cohens d
Klassenstufe	0,194
Ausbildungsjahr	0,042
Häufigkeit der PKW-Nutzung	0,039
Nutzungshäufigkeit von motorisierten Zweirädern	0,231
Fahrleistung PKW	0,115
Fahrleistung motorisierte Zweiräder	0,187

**Tab. A4-D:** Effektstärken (Cohens d) der in Abschnitt 4.1 und 4.2 getesteten Unterschiede verschiedener soziodemographischer Merkmale zwischen den Untersuchungsgruppen zum Zeitpunkt  $t_0$  (Tab. 4-4, Tab. 4-5, Tab. 4-17 Tab. 4-18 sowie Fahrleistung PKW und motorisierte Zweiräder aus Text)

Einflussgröße	Abhängige Variable: Normorientierung <sup>a</sup>		
	Notwendigkeit von Verkehrsregeln <sup>b</sup>	Empfindung als Einschränkung	Empfehlungscharakter
	$\beta$ (se( $\beta$ )) <b>B / Exp(B)</b> <sup>c</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) <b>B / Exp(B)</b> <sup>c</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) <b>B / Exp(B)</b> <sup>c</sup>
Gruppenzugehörigkeit: Kontrollgruppe (Referenz: Prüfgruppe)	0,360 (0,216) 1,433	0,024 (0,056) 0,007	0,024 (0,062) -0,006
Geschlecht des Befragten: Männlich (Referenz: Weiblich)	-0,739** (0,219) 0,477	0,544*** (0,050) 0,174	0,120* (0,056) 0,034
Alter des Befragten	-0,141*** (0,036) 0,869	0,030* (0,012) 0,047	0,022 (0,013) 0,031
Ausbildungsstatus: In Ausbildung (Referenz: Schüler)	0,214 (0,236) 1,239	0,124 (0,064) 0,037	0,085 (0,072) 0,022
Schulabschluss: (Fach-)Abitur (Referenz: Bis Mittlere Reife)	0,619** (0,211) 1,857	-0,293*** (0,054) -0,092	-0,663*** (0,060) -0,185
Bundesland: Neue Bundesländer (Referenz Alte Bundesländer)	0,332 (0,260) 1,394	-0,157** (0,058) -0,046	-0,153* (0,065) -0,039
Migrationshintergrund (Referenz: Kein Migrationshintergrund)	-0,407 (0,225) 0,666	0,183** (0,064) 0,046	0,558*** (0,071) 0,126
Derzeit in Fahrausbildung (Referenz: Nicht in Fahrausbildung)	0,098 (0,257) 1,103	-0,081 (0,063) -0,021	-0,116 (0,070) -0,028
Nutzungshäufigkeit mot. Zweiräder: Mind. mehrmals im Monat (Referenz: Max. einmal im Monat)	-0,489 (0,260) 0,613	0,132 (0,073) 0,030	0,050 (0,082) 0,010
Nutzungshäufigkeit Pkw: Mind. mehrmals im Monat (Referenz: Max. einmal im Monat)	0,241 (0,240) 1,273	-0,094 (0,062) -0,030	-0,323*** (0,069) -0,091
Konstante	5,946*** (0,689)	1,551*** (0,213)	2,483*** (0,238)
Anzahl (n)	3.867	3.867	3.869
Modellgüte ( $R^2 / f^2$ ) <sup>d</sup>	0,061 0,065	0,055 0,058	0,068 0,073

<sup>a</sup> Die Ursprungsvariablen enthalten die Werte „1“ = „Stimme überhaupt nicht zu“ bis „6“ = „Stimme voll und ganz zu“. Die Werte 2 bis 5 stellen Abstufungen dieser Extreme dar.

<sup>b</sup> Die Variable wurde dichotomisiert. Der Wert „1“ stellt die Antwortkategorien 1 bis 3 dar, die restlichen Antwortkategorien sind mit dem Wert „0“ kodiert.

<sup>c</sup> Das „ $\beta$ “ bezeichnet den unstandardisierten Regressionskoeffizienten. p-Werte < 0,05 und  $\geq$  0,01 werden mit \* gekennzeichnet, p-Werte < 0,01 und  $\geq$  0,001 werden mit \*\* und p-Werte < 0,001 werden mit einem \*\*\* gekennzeichnet. Das „se( $\beta$ )“ bezeichnet den Standardfehler des Regressionskoeffizienten. Das „B“ bezeichnet den standardisierten Regressionskoeffizienten und wird bei linearen Regressionsmodellen abgetragen. Das „Exp(B)“ bezeichnet das Odds Ratio und wird im Fall logistischer Regressionsmodelle abgetragen. Um welchen Koeffizienten es sich handelt, wird durch eine Fettmarkierung angezeigt.

<sup>d</sup> Im Falle linearer Regressionen wird das korrigierte  $R^2$  berichtet, im Falle logistischer Regressionen wird das  $R^2$  nach Nagelkerke angeführt. Das  $f^2$  berechnet sich als  $R^2 / (1 - R^2)$

**Tab. A4-23:** Ergebnisse der Regressionsanalysen zur Normorientierung; Befragungszeitpunkt  $t_0$

Einflussgröße	Abhängige Variable: Extramotive der Verkehrsteilnahme <sup>a</sup>			
	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 Nervenzettel ist Fahren langweilig
	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sup>b</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sup>b</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sup>b</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sup>b</sup>
Gruppenzugehörigkeit: Kontrollgruppe (Referenz: Prüfgruppe)	0,113 (0,076) 0,032	0,091 (0,083) 0,025	0,083 (0,079) 0,023	0,027 (0,068) 0,009
Geschlecht des Befragten: Männlich (Referenz: Weiblich)	1,133*** (0,071) 0,341	0,580*** (0,077) 0,170	1,025*** (0,074) 0,304	0,835*** (0,064) 0,286
Alter des Befragten	-0,059*** (0,016) -0,086	0,027 (0,018) 0,039	-0,008 (0,017) -0,012	-0,009 (0,015) -0,015
Ausbildungsstatus: In Ausbildung (Referenz: Schüler)	0,164* (0,080) 0,049	0,267** (0,087) 0,078	0,237** (0,083) 0,070	0,088 (0,072) 0,030
Schulabschluss: (Fach-)Abitur (Referenz: Bis Mittlere Reife)	0,089 (0,077) 0,026	-0,160 (0,083) -0,045	0,129 (0,079) 0,037	-0,137* (0,069) -0,045
Bundesland: Neue Bundesländer (Referenz: Alte Bundesländer)	0,013 (0,086) 0,003	-0,108 (0,094) -0,026	-0,334*** (0,089) 0,030	-0,196* (0,007) -0,056
Migrationshintergrund (Referenz: Kein Migrationshintergrund)	0,021 (0,095) 0,005	0,383*** (0,104) 0,083	0,138 (0,099) 0,030	0,095 (0,086) 0,024
Derzeit in Fahrausbildung (Referenz: Nicht in Fahrausbildung)	0,253* (0,122) 0,047	-0,046 (0,133) -0,008	0,121 (0,127) 0,022	0,075 (0,110) 0,016
Nutzungshäufigkeit mot. Zweiräder: Mind. mehrmals im Monat (Referenz: Max. einmal im Monat)	0,410*** (0,087) 0,112	0,243* (0,094) 0,064	0,413*** (0,090) 0,111	0,346*** (0,078) 0,107
Nutzungshäufigkeit Pkw: Mind. mehrmals im Monat (Referenz: Max. einmal im Monat)	0,180 (0,113) 0,036	0,000 (0,123) 0,000	0,168 (0,118) 0,033	-0,126 (0,102) -0,029
Konstante	2,981*** (0,317)	1,537*** (0,345)	1,825*** (0,329)	1,905*** (0,285)
Anzahl (n)	1.977	1.976	1.971	1.974
Modellgüte (R <sup>2</sup> / f <sup>2</sup> ) <sup>c</sup>	0,158 0,188	0,056 0,059	0,125 0,143	0,120 0,136

<sup>a</sup> Die Ursprungsvariablen enthalten die Werte „1“ = „Trifft überhaupt nicht zu“ bis „6“ = „Trifft voll und ganz zu“. Die Werte 2 bis 5 stellen Abstufungen dieser Extreme dar.

<sup>b</sup> Das „ $\beta$ “ bezeichnet den unstandardisierten Regressionskoeffizienten. p-Werte < 0,05 und  $\geq$  0,01 werden mit \* gekennzeichnet, p-Werte < 0,01 und  $\geq$  0,001 werden mit \*\* und p-Werte < 0,001 werden mit einem \*\*\* gekennzeichnet. Das „se( $\beta$ )“ bezeichnet den Standardfehler des Regressionskoeffizienten. Das „B“ bezeichnet den standardisierten Regressionskoeffizienten und wird bei linearen Regressionsmodellen abgetragen.

<sup>c</sup> Es wird das korrigierte R<sup>2</sup> berichtet. Das f<sup>2</sup> berechnet sich als R<sup>2</sup> / (1 - R<sup>2</sup>)

**Tab. A4-25:** Ergebnisse der Regressionsanalysen zu Extramotiven der Verkehrsteilnahme; Befragungszeitpunkt t<sub>0</sub>

Einflussgröße	Abhängige Variable: Erwartete Konsequenzen Anderer <sup>a</sup>			
	Kritik bei zu schnellem Fahren	Anerkennung für rasanten Fahrstil	Keine Mitfahrer bei ständigem Rasen	Schwerer Stand im Freundeskreis
	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sup>b</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sup>b</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sup>b</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sup>b</sup>
Gruppenzugehörigkeit: Kontrollgruppe (Referenz: Prüfgruppe)	0,073 (0,057) 0,022	-0,072 (0,049) -0,025	0,002 (0,064) 0,001	-0,015 (0,065) -0,004
Geschlecht des Befragten: Männlich (Referenz: Weiblich)	-0,520*** (0,051) -0,165	0,389*** (0,044) 0,142	-0,506*** (0,057) -0,144	-0,456*** (0,058) -0,128
Alter des Befragten	0,008 (0,012) 0,013	0,002 (0,010) 0,003	0,030* (0,014) 0,042	0,018 (0,014) 0,025
Ausbildungsstatus: In Ausbildung (Referenz: Schüler)	-0,095 (0,066) -0,028	-0,077 (0,056) -0,026	-0,058 (0,073) -0,015	-0,055 (0,075) -0,014
Schulabschluss: (Fach-)Abitur (Referenz: Bis Mittlere Reife)	0,149** (0,055) 0,046	-0,224*** (0,047) -0,080	0,111 (0,062) 0,031	-0,039 (0,063) -0,011
Bundesland: Neue Bundesländer (Referenz Alte Bundesländer)	0,177** (0,059) 0,051	-0,199*** (0,051) -0,066	0,298*** (0,066) 0,077	0,148* (0,068) 0,038
Migrationshintergrund (Referenz: Kein Migrationshinter- grund)	0,017 (0,065) 0,004	0,438*** (0,056) 0,126	-0,271*** (0,073) -0,061	-0,100 (0,075) -0,022
Derzeit in Fahrausbildung (Referenz: Nicht in Fahrausbildung)	0,064 (0,064) 0,017	-0,068 (0,055) -0,021	0,070 (0,072) 0,017	-0,036 (0,074) -0,008
Nutzungshäufigkeit mot. Zweiräder: Mind. mehrmals im Monat (Referenz: Max. einmal im Monat)	-0,185* (0,075) -0,041	0,055 (0,064) 0,014	-0,114 (0,084) -0,023	-0,162 (0,086) -0,032
Nutzungshäufigkeit Pkw: Mind. mehrmals im Monat (Referenz: Max. einmal im Monat)	0,152* (0,063) 0,048	-0,308*** (0,054) -0,112	0,104 (0,070) 0,030	0,043 (0,072) 0,012
Konstante	4,204*** (0,216)	2,091*** (0,185)	3,406*** (0,242)	3,289*** (0,248)
Anzahl (n)	3.862	3.854	3.847	3.835
Modellgüte (R <sup>2</sup> / f <sup>2</sup> ) <sup>c</sup>	0,036 0,037	0,063 0,067	0,034 0,035	0,019 0,019

<sup>a</sup> Die Ursprungsvariablen enthalten die Werte „1“ = „Stimme überhaupt nicht zu“ bis „6“ = „Stimme voll und ganz zu“. Die Werte 2 bis 5 stellen Abstufungen dieser Extreme dar.

<sup>b</sup> Das „ $\beta$ “ bezeichnet den unstandardisierten Regressionskoeffizienten. p-Werte < 0,05 und  $\geq$  0,01 werden mit \* gekennzeichnet, p-Werte < 0,01 und  $\geq$  0,001 werden mit \*\* und p-Werte < 0,001 werden mit einem \*\*\* gekennzeichnet. Das „se( $\beta$ )“ bezeichnet den Standardfehler des Regressionskoeffizienten. Das „B“ bezeichnet den standardisierten Regressionskoeffizienten und wird bei linearen Regressionsmodellen abgetragen.

<sup>c</sup> Es wird das korrigierte R<sup>2</sup> berichtet. Das f<sup>2</sup> berechnet sich als R<sup>2</sup> / (1 - R<sup>2</sup>)

**Tab. A4-27:** Ergebnisse der Regressionsanalysen zu Erwarteter Konsequenzen Anderer; Befragungszeitpunkt t<sub>0</sub>

Einflussgröße	Abhängige Variable: Einschätzung der eigenen Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung und -vermeidung <sup>a</sup>			
	Fähigkeit zur Vermeidung von Gefahrensituationen <sup>b</sup>	Situationen erkennen, die zu Unfällen führen könnten <sup>b</sup>	Grenzen des fahrerischen Könnens kennen	Wissen über technische Grundlagen sicheren Fahrens
	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sup>b</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sup>b</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sup>b</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sup>b</sup>
Gruppenzugehörigkeit: Kontrollgruppe (Referenz: Prüfgruppe)	0,010 (0,008) 0,030	0,005 (0,008) 0,015	0,010 (0,050) 0,005	-0,029 (0,053) -0,012
Geschlecht des Befragten: Männlich (Referenz: Weiblich)	-0,038*** (0,007) -0,120	-0,035*** (0,008) -0,106	-0,138** (0,047) -0,069	-0,932*** (0,049) -0,400
Alter des Befragten	-0,006*** (0,002) -0,096	-0,006*** (0,002) -0,089	-0,016 (0,011) -0,039	0,017 (0,011) 0,036
Ausbildungsstatus: In Ausbildung (Referenz: Schüler)	-0,002 (0,008) -0,006	-0,008 (0,009) -0,024	-0,104* (0,053) -0,052	0,003 (0,056) 0,001
Schulabschluss: (Fach-)Abitur (Referenz: Bis Mittlere Reife)	-0,005 (0,008) -0,015	0,001 (0,008) 0,002	0,077 (0,050) 0,037	0,039 (0,053) 0,016
Bundesland: Neue Bundesländer (Referenz: Alte Bundesländer)	0,005 (0,009) 0,012	0,001 (0,009) 0,003	0,001 (0,057) 0,001	0,060 (0,060) 0,021
Migrationshintergrund (Referenz: Kein Migrationshintergrund)	-0,023* (0,010) -0,054	-0,042*** (0,010) -0,093	-0,037 (0,063) -0,013	-0,117 (0,066) -0,037
Derzeit in Fahrausbildung (Referenz: Nicht in Fahrausbildung)	0,005 (0,013) 0,010	0,004 (0,013) 0,007	-0,061 (0,080) -0,019	-0,008 (0,085) -0,002
Nutzungshäufigkeit mot. Zweiräder: Mind. mehrmals im Monat (Referenz: Max. einmal im Monat)	-0,015 (0,009) -0,042	-0,017 (0,009) -0,048	-0,080 (0,057) -0,036	-0,191** (0,060) -0,074
Nutzungshäufigkeit Pkw: Mind. mehrmals im Monat (Referenz: Max. einmal im Monat)	-0,012 (0,012) -0,026	-0,013 (0,012) -0,026	-0,161* (0,074) -0,053	-0,251** (0,079) -0,072
Konstante	0,460*** (0,033)	0,457*** (0,034)	2,728*** (0,210)	2,921*** (0,221)
Anzahl (n)	1.969	1.965	1.960	1.970
Modellgüte (R <sup>2</sup> / f <sup>2</sup> ) <sup>d</sup>	0,025 0,026	0,029 0,030	0,013 0,013	0,179 0,218

<sup>a</sup> Die Ursprungsvariablen enthalten die Werte „1“ = „Sehr gut“; „2“ = „Gut“; „3“ = „Befriedigend“; „4“ = „Ausreichend“; „5“ = „Mangelhaft“; sowie „6“ = „Ungenügend“.

<sup>b</sup> Die Variable wurde transformiert, um eine annähernde Normalverteilung herzustellen.

<sup>c</sup> Das „ $\beta$ “ bezeichnet den unstandardisierten Regressionskoeffizienten. p-Werte < 0,05 und  $\geq$  0,01 werden mit einem \* gekennzeichnet, p-Werte < 0,01 und  $\geq$  0,001 werden mit einem \*\* und p-Werte < 0,001 werden mit einem \*\*\* gekennzeichnet. Das „se( $\beta$ )“ bezeichnet den Standardfehler des Regressionskoeffizienten. Das „B“ bezeichnet den standardisierten Regressionskoeffizienten und wird bei linearen Regressionsmodellen abgetragen.

<sup>d</sup> Es wird das korrigierte R<sup>2</sup> berichtet. Das f<sup>2</sup> berechnet sich als R<sup>2</sup> / (1 - R<sup>2</sup>)

**Tab. A5-2:** Ergebnisse der Regressionsanalysen zur Einschätzung der eigenen Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung und -vermeidung; Befragungszeitpunkt t<sub>0</sub>

Einflussgröße	Abhängige Variable: Veränderung zur Einschätzung der eigenen Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung und -vermeidung <sup>a</sup>		
	Erkennung kritischer Situationen <sup>b</sup>	Grenzen des fahrerischen Könnens kennen	Technische Grundlagen sicheren Fahrens
	$\beta$ (se( $\beta$ )) <b>B / Exp(B)</b> <sup>c</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) <b>B / Exp(B)</b> <sup>c</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) <b>B / Exp(B)</b> <sup>c</sup>
Gruppenzugehörigkeit: Kontrollgruppe (Referenz: Prüfgruppe)	-0,553* (0,269) 0,575	-0,077 (0,115) -0,036	0,038 (0,103) 0,020
Geschlecht des Befragten: Männlich (Referenz: Weiblich)	0,088 (0,261) 1,092	-0,077 (0,115) -0,035	-0,077 (0,102) -0,040
Alter des Befragten	0,065 (0,065) 1,067	-0,054 (0,030) -0,115	-0,043 (0,027) -0,101
Ausbildungsstatus: In Ausbildung (Referenz: Schüler)	0,390 (0,314) 1,477	0,183 (0,141) 0,084	-0,046 (0,127) -0,023
Schulabschluss: (Fach-)Abitur (Referenz: Bis Mittlere Reife)	0,526 (0,330) 1,692	0,087 (0,135) 0,034	0,138 (0,121) 0,061
Bundesland: Neue Bundesländer (Referenz: Alte Bundesländer)	0,439 (0,325) 1,551	-0,180 (0,145) -0,065	0,072 (0,129) 0,029
Migrationshintergrund (Referenz: Kein Migrationshintergrund)	0,851* (0,377) 2,342	0,261 (0,183) 0,073	0,267 (0,166) 0,083
Derzeit in Fahrausbildung (Referenz: Nicht in Fahrausbildung)	0,649 (0,457) 1,913	0,064 (0,213) 0,018	0,036 (0,190) 0,011
Nutzungshäufigkeit mot. Zweiräder: Mind. mehrmals im Monat (Referenz: Max. einmal im Monat)	0,386 (0,334) 1,471	0,078 (0,150) 0,031	0,027 (0,133) 0,012
Nutzungshäufigkeit Pkw: Mind. mehrmals im Monat (Referenz: Max. einmal im Monat)	0,501 (0,501) 1,651	-0,102 (0,209) -0,029	0,556** (0,186) 0,176
Konstante	-3,625** (1,272)	1,049 (0,567)	0,199 (0,506)
Anzahl (n)	393	392	391
Modellgüte ( $R^2 / f^2$ ) <sup>d</sup>	0,076 0,082	0,002 0,002	0,020 0,020

<sup>a</sup> Die abhängige Variable enthält die Veränderung der Angaben zur Einschätzung der eigenen Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung und -vermeidung zwischen den Befragungszeitpunkten  $t_0$  und  $t_2$ .

<sup>b</sup> Die Variable wurde dichotomisiert. Der Wert „1“ wurde dann vergeben, wenn eine Erhöhung in der abhängigen Variable zwischen  $t_0$  und  $t_2$  stattgefunden hat. Falls keine Veränderung oder eine Reduktion in der abhängigen Variable zwischen den Befragungszeitpunkten aufgetreten ist, wurde dies mit dem Wert „0“ kodiert.

<sup>c</sup> Das „ $\beta$ “ bezeichnet den unstandardisierten Regressionskoeffizienten. p-Werte  $< 0,05$  und  $\geq 0,01$  werden mit \* gekennzeichnet, p-Werte  $< 0,01$  und  $\geq 0,001$  werden mit \*\* und p-Werte  $< 0,001$  werden mit einem \*\*\* gekennzeichnet. Das „se( $\beta$ )“ bezeichnet den Standardfehler des Regressionskoeffizienten. Das „B“ bezeichnet den standardisierten Regressionskoeffizienten und wird bei linearen Regressionsmodellen abgetragen. Das „Exp(B)“ bezeichnet das Odds Ratio und wird im Fall logistischer Regressionsmodelle abgetragen. Um welchen Koeffizienten es sich handelt, wird durch eine Fettmarkierung angezeigt.

<sup>d</sup> Im Falle linearer Regressionen wird das korrigierte  $R^2$  berichtet, im Falle logistischer Regressionen wird das  $R^2$  nach Nagelkerke angeführt. Das  $f^2$  berechnet sich als  $R^2 / (1 - R^2)$ .

**Tab. A5-4-reg:** Ergebnisse der Regressionsanalysen zur Einschätzung der eigenen Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung und -vermeidung; Befragungszeitpunkte  $t_0$  und  $t_2$

Merkmal	Cohens d
<i>Einschätzung der eigenen Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung und -vermeidung</i> Vermeidung von Gefahrensituationen PG- / KG-Vergleich	0,257

**Tab. A5-4-eff:** Effektstärke (Cohens d) des in Abschnitt 5.1 getesteten Zusammenhangs der Veränderung der Angaben zur Einschätzung der eigenen Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung und -vermeidung zwischen  $t_0$  und  $t_2$  mit der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit

Merkmal	Cramers V
Selbstberichtete Veränderungen zur Einschätzung der eigenen Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung und -vermeidung	0,025

**Tab. A5-5:** Effektstärke (Cramers V) der in Abschnitt 5.1 getesteten, selbstberichteten Veränderung der Einschätzung der eigenen Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung und -vermeidung zum Zeitpunkt  $t_2$

Einflussgröße	Abhängige Variable: Zutrauen in die eigenen Fahrfertigkeiten <sup>a</sup>					
	Übermüdet nach Hause fahren	Schnell durch Kurven fahren	Mit gut gelaunten Freunden	Über ein Problem nachdenken	Auf dicht befahrenen Landstraße überholen	Unter hohem Zeitdruck
	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sup>b</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sup>b</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sup>b</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sup>b</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sup>b</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sup>b</sup>
Gruppenzugehörigkeit: Kontrollgruppe (Referenz: Prüfgruppe)	0,109 (0,083) 0,030	0,030 (0,076) 0,009	-0,065 (0,064) -0,024	0,018 (0,075) 0,006	0,137 (0,072) 0,042	0,057 (0,080) 0,017
Geschlecht des Befragten: Männlich (Referenz: Weiblich)	0,600*** (0,078) 0,174	1,271*** (0,071) 0,381	0,085 (0,060) 0,033	0,123 (0,070) 0,041	0,966*** (0,067) 0,315	0,658*** (0,074) 0,201
Alter des Befragten	0,095*** (0,018) 0,133	0,038* (0,016) 0,054	-0,006 (0,014) -0,012	0,061*** (0,016) 0,097	0,046** (0,015) 0,072	0,066*** (0,017) 0,097
Ausbildungsstatus: In Ausbildung (Referenz: Schüler)	0,270** (0,087) 0,078	0,212** (0,079) 0,042	0,147* (0,068) 0,057	0,151 (0,079) 0,051	0,243** (0,076) 0,079	0,311*** (0,083) 0,095
Schulabschluss: (Fach-)Abitur (Referenz: Bis Mittlere Reife)	0,144 (0,084) 0,040	0,145 (0,076) 0,042	0,109 (0,065) 0,040	0,145 (0,075) 0,046	-0,069 (0,072) -0,022	0,314*** (0,080) 0,092
Bundesland: Neue Bundesländer (Referenz Alte Bundesländer)	-0,094 (0,094) -0,023	-0,031 (0,086) -0,008	0,075 (0,073) 0,024	-0,047 (0,085) -0,013	0,072 (0,082) 0,019	0,061 (0,090) 0,015
Migrationshintergrund (Referenz: Kein Migrationshintergrund)	-0,184 (0,105) -0,039	-0,435*** (0,095) -0,095	-0,297*** (0,082) -0,084	-0,218* (0,095) -0,053	-0,044 (0,091) -0,010	-0,184 (0,101) -0,041
Derzeit in Fahrausbildung (Referenz: Nicht in Fahrausbildung)	0,284* (0,134) 0,050	0,114 (0,122) 0,021	-0,169 (0,104) -0,040	0,009 (0,121) 0,002	0,259* (0,116) 0,052	0,012 (0,128) 0,002
Nutzungshäufigkeit mot. Zweiräder: Mind. mehrmals im Monat (Referenz: Max. einmal im Monat)	0,315** (0,095) 0,083	0,471*** (0,086) 0,128	0,029 (0,073) 0,010	0,039 (0,085) 0,012	0,274** (0,082) 0,081	0,163 (0,091) 0,045
Nutzungshäufigkeit Pkw: Mind. mehrmals im Monat (Referenz: Max. einmal im Monat)	0,737*** (0,125) 0,141	0,434*** (0,113) 0,086	0,0463*** (0,096) 0,119	0,227* (0,113) 0,050	0,216* (0,108) 0,047	0,400** (0,119) 0,081
Konstante	0,045 (0,348)	1,083** (0,315)	4,629*** (0,269)	2,445*** (0,313)	0,692* (0,300)	1,524*** (0,334)
Anzahl (n)	1.949	1.950	1.936	1.934	1.944	1.938
Modellgüte ( $R^2 / f^2$ ) <sup>d</sup>	0,082 0,089	0,191 0,236	0,027 0,028	0,019 0,019	0,138 0,160	0,072 0,078

<sup>a</sup> Die Ursprungsvariablen enthalten die Werte „1“ = „Traue ich mir überhaupt nicht zu“ bis „6“ = „Traue ich mir voll und ganz zu“. Die Werte 2 bis 5 stellen Abstufungen dieser Extreme dar.

<sup>b</sup> Das „ $\beta$ “ bezeichnet den unstandardisierten Regressionskoeffizienten. p-Werte < 0,05 und  $\geq$  0,01 werden mit \*, p-Werte < 0,01 und  $\geq$  0,001 werden mit \*\* und p-Werte < 0,001 werden mit \*\*\* gekennzeichnet. Das „se( $\beta$ )“ bezeichnet den Standardfehler des Regressionskoeffizienten. Das „B“ bezeichnet den standardisierten Regressionskoeffizienten und wird bei linearen Regressionsmodellen abgetragen.

<sup>c</sup> Es wird das korrigierte  $R^2$  berichtet. Das  $f^2$  berechnet sich als  $R^2 / (1 - R^2)$

**Tab. A5-7a:** Ergebnisse der Regressionsanalysen zum Zutrauen in die eigenen Fahrfertigkeiten; Befragungszeitpunkt  $t_0$  (Teil 1 von 2)

Einflussgröße	Abhängige Variable: Zutrauen in die eigenen Fahrfertigkeiten <sup>a</sup>				
	Nach Alkohol- konsum <sup>b</sup>	Lange Strecken am Stück fahren	Bei lauter Musik fahren	Im Notfall rechtzeitig bremsen	Beim Fahren das Handy benutzen
	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sup>c</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sup>c</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sup>c</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sup>c</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sup>c</sup>
Gruppenzugehörigkeit: Kontrollgruppe (Referenz: Prüfgruppe)	0,018 (0,013) 0,031	0,121 (0,069) 0,041	0,052 (0,070) 0,017	0,001 (0,075) 0,000	0,088 (0,081) 0,025
Geschlecht des Befragten: Männlich (Referenz: Weiblich)	0,096*** (0,013) 0,172	0,543*** (0,064) 0,193	0,133* (0,065) 0,047	0,312*** (0,070) 0,105	0,343*** (0,076) 0,103
Alter des Befragten	0,014*** (0,003) 0,121	0,056*** (0,015) 0,095	0,063*** (0,015) 0,107	0,013 (0,016) 0,021	0,126*** (0,017) 0,184
Ausbildungsstatus: In Ausbildung (Referenz: Schüler)	0,041** (0,014) 0,073	0,004 (0,072) 0,001	0,215** (0,073) 0,076	0,004 (0,078) 0,001	0,261** (0,085) 0,079
Schulabschluss: (Fach-)Abitur (Referenz: Bis Mittlere Reife)	0,033* (0,014) 0,057	0,119 (0,069) 0,041	0,073 (0,070) 0,025	0,012 (0,075) 0,004	-0,141 (0,081) -0,041
Bundesland: Neue Bundesländer (Referenz Alte Bundesländer)	-0,012 (0,015) -0,018	-0,037 (0,078) -0,011	0,019 (0,079) 0,006	-0,004 (0,084) -0,001	0,042 (0,092) 0,011
Migrationshintergrund (Referenz: Kein Migrationshinter- grund)	-0,053** (0,017) -0,070	-0,299** (0,087) -0,078	-0,163 (0,008) -0,042	0,000 (0,094) 0,000	0,310** (0,102) 0,068
Derzeit in Fahrausbildung (Referenz: Nicht in Fahrausbil- dung)	0,049* (0,022) 0,054	-0,185 (0,111) -0,040	-0,065 (0,112) -0,014	-0,092 (0,120) -0,019	0,235 (0,131) 0,043
Nutzungshäufigkeit mot. Zweirä- der: Mind. mehrmals im Monat (Referenz: Max. einmal im Monat)	0,054*** (0,015) 0,087	0,264** (0,078) 0,085	0,048 (0,079) 0,015	0,065 (0,085) 0,020	0,193* (0,092) 0,053
Nutzungshäufigkeit Pkw: Mind. mehrmals im Monat (Referenz: Max. einmal im Monat)	0,120*** (0,020) 0,142	0,414*** (0,103) 0,097	0,602*** (0,104) 0,142	0,331** (0,111) 0,074	0,056 (0,121) 0,011
Konstante	-0,061 (0,056)	2,942*** (0,287)	2,857*** (0,291)	3,290*** (0,312)	-0,145 (0,337)
Anzahl (n)	1.949	1.941	1.936	1.937	1.943
Modellgüte ( $R^2 / \hat{r}^2$ ) <sup>d</sup>	0,080 0,087	0,066 0,071	0,051 0,054	0,012 0,012	0,069 0,074

<sup>a</sup> Die Ursprungsvariablen enthalten die Werte „1“ = „Traue ich mir überhaupt nicht zu“ bis „6“ = „Traue ich mir voll und ganz zu“. Die Werte 2 bis 5 stellen Abstufungen dieser Extreme dar.

<sup>b</sup> Die Variable wurde transformiert, um eine annähernde Normalverteilung herzustellen.

<sup>c</sup> Das „ $\beta$ “ bezeichnet den unstandardisierten Regressionskoeffizienten. p-Werte  $< 0,05$  und  $\geq 0,01$  werden mit \*, p-Werte  $< 0,01$  und  $\geq 0,001$  werden mit \*\* und p-Werte  $< 0,001$  werden mit \*\*\* gekennzeichnet. Das „se( $\beta$ )“ bezeichnet den Standardfehler des Regressionskoeffizienten. Das „B“ bezeichnet den standardisierten Regressionskoeffizienten und wird bei linearen Regressionsmodellen abgetragen.

<sup>d</sup> Es wird das korrigierte  $R^2$  berichtet. Das  $\hat{r}^2$  berechnet sich als  $R^2 / (1 - R^2)$

**Tab. A5-7b:** Ergebnisse der Regressionsanalysen zum Zutrauen in die eigenen Fahrfertigkeiten; Befragungszeitpunkt  $t_0$  (Teil 2 von 2)

Einflussgröße	Abhängige Variable: Veränderung Zutrauen in die eigenen Fahrfertigkeiten <sup>a</sup>					
	Übermüdet nach Hause fahren	Schnell durch Kurven fahren	Mit gut gelaunten Freunden <sup>b</sup>	Über ein Problem nachdenken	Auf dicht befahrenen Landstraße überholen	Unter hohem Zeitdruck
	$\beta$ (se( $\beta$ )) <b>B</b> / Exp( <b>B</b> ) <sup>c</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) <b>B</b> / Exp( <b>B</b> ) <sup>c</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) <b>B</b> / <b>Exp(B)</b> <sup>c</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) <b>B</b> / Exp( <b>B</b> ) <sup>c</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) <b>B</b> / Exp( <b>B</b> ) <sup>c</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) <b>B</b> / Exp( <b>B</b> ) <sup>c</sup>
Gruppenzugehörigkeit: Kontrollgruppe (Referenz: Prüfgruppe)	0,030 (0,156) -0,010	-0,093 (0,133) -0,038	0,236 (0,255) 1,266	-0,040 (0,140) -0,015	-0,313* (0,135) -0,125	-0,217 (0,150) -0,078
Geschlecht des Befragten: Männlich (Referenz: Weiblich)	0,246 (0,156) 0,084	0,108 (0,132) 0,044	0,494 (0,254) 1,638	0,445** (0,139) 0,169	0,207 (0,134) 0,082	0,161 (0,149) 0,058
Alter des Befragten	-0,111** (0,040) -0,176	-0,022 (0,034) -0,042	0,036 (0,065) 1,036	-0,031 (0,036) -0,054	0,022 (0,035) 0,040	-0,053 (0,039) -0,087
Ausbildungsstatus: In Ausbildung (Referenz: Schüler)	0,069 (0,191) 0,023	0,247 (0,162) 0,098	-0,454 (0,325) 0,635	-0,129 (0,171) -0,048	-0,135 (0,164) -0,053	-0,178 (0,183) -0,063
Schulabschluss: (Fach-)Abitur (Referenz: Bis Mittlere Reife)	0,027 (0,184) 0,008	0,168 (0,156) 0,058	0,058 (0,306) 1,059	-0,091 (0,166) -0,029	-0,016 (0,159) -0,006	-0,141 (0,177) -0,043
Bundesland: Neue Bundesländer (Referenz Alte Bundesländer)	0,245 (0,197) 0,065	0,273 (0,167) 0,086	0,510 (0,305) 1,665	0,458** (0,176) 0,135	-0,006 (0,169) -0,002	-0,187 (0,189) -0,052
Migrationshintergrund (Referenz: Kein Migrationshintergrund)	0,084 (0,254) 0,017	0,150 (0,216) 0,036	0,945* (0,376) 2,573	-0,067 (0,227) -0,015	-0,051 (0,219) -0,012	-0,240 (0,247) -0,051
Derzeit in Fahrausbildung (Referenz: Nicht in Fahrausbildung)	0,024 (0,292) 0,005	0,153 (0,248) 0,036	0,194 (0,472) 1,214	0,036 (0,262) 0,008	0,401 (0,252) 0,094	-0,297 (0,280) -0,063
Nutzungshäufigkeit mot. Zweiräder: Mind. mehrmals im Monat (Referenz: Max. einmal im Monat)	-0,256 (0,202) -0,075	-0,252 (0,172) -0,087	-0,538 (0,343) 0,584	-0,399* (0,181) -0,129	-0,064 (0,174) -0,022	-0,100 (0,194) -0,030
Nutzungshäufigkeit Pkw: Mind. mehrmals im Monat (Referenz: Max. einmal im Monat)	-0,135 (0,282) -0,028	-0,302 (0,239) -0,076	-0,441 (0,326) 0,643	0,071 (0,255) 0,017	-0,361 (0,243) -0,089	-0,099 (0,271) -0,022
Konstante	2,298** (0,761)	0,533 (0,645)	-1,711 (1,225)	0,670 (0,680)	0,158 (0,655)	1,657* (0,729)
Anzahl (n)	388	388	384	386	388	388
Modellgüte ( $R^2 / f^2$ ) <sup>d</sup>	0,011 0,011	0,003 0,003	0,066 0,071	0,032 0,033	0,012 0,012	0,003 0,003

<sup>a</sup> Die abhängige Variable enthält die Veränderung der Angaben zum Zutrauen in die eigenen Fahrfertigkeiten zwischen den Befragungszeitpunkten  $t_0$  und  $t_2$ .

<sup>b</sup> Die Variable wurde dichotomisiert. Der Wert „1“ wurde dann vergeben, wenn eine Erhöhung in der abhängigen Variable zwischen  $t_0$  und  $t_2$  stattgefunden hat. Falls keine Veränderung oder eine Reduktion in der abhängigen Variable zwischen den Befragungszeitpunkten aufgetreten ist, wurde dies mit dem Wert „0“ kodiert.

<sup>c</sup> Das „ $\beta$ “ bezeichnet den unstandardisierten Regressionskoeffizienten. p-Werte  $< 0,05$  und  $\geq 0,01$  werden mit \*, p-Werte  $< 0,01$  und  $\geq 0,001$  werden mit \*\* und p-Werte  $< 0,001$  werden mit \*\*\* gekennzeichnet. Das „se( $\beta$ )“ bezeichnet den Standardfehler des Regressionskoeffizienten. Das „B“ bezeichnet den standardisierten Regressionskoeffizienten und wird bei linearen, Regressionsmodellen abgetragen. Das „Exp(B)“ bezeichnet das Odds Ratio und wird im Fall logistischer Regressionsmodelle abgetragen. Um welchen Koeffizienten es sich handelt, wird durch eine Fettmarkierung angezeigt.

<sup>d</sup> Im Falle linearer Regressionen wird das korrigierte  $R^2$  berichtet, im Falle logistischer Regressionen wird das  $R^2$  nach Nagelkerke angeführt. Das  $f^2$  berechnet sich als  $R^2 / (1 - R^2)$

**Tab. A5-9a:** Ergebnisse der Regressionsanalysen zum Zutrauen in die eigenen Fahrfertigkeiten; Befragungszeitpunkte  $t_0$  und  $t_2$  (Teil 1 von 2)

Einflussgröße	Abhängige Variable: Veränderung Zutrauen in die eigenen Fahrfertigkeiten <sup>a</sup>				
	Nach Alkohol- konsum <sup>b</sup>	Lange Strecken am Stück fahren <sup>b</sup>	Bei lauter Musik fahren <sup>b</sup>	Im Notfall rechtzeitig bremsen	Beim Fahren das Handy benutzen
	$\beta$ (se( $\beta$ )) <b>B / Exp(B)</b> <sup>c</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) <b>B / Exp(B)</b> <sup>c</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) <b>B / Exp(B)</b> <sup>c</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) <b>B / Exp(B)</b> <sup>c</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) <b>B / Exp(B)</b> <sup>c</sup>
Gruppenzugehörigkeit: Kontrollgruppe (Referenz: Prüfgruppe)	-0,015 (0,268) 0,986	-0,393 (0,248) 0,675	-0,313 (0,242) 0,731	-0,007 (0,164) -0,002	-0,006 (0,153) -0,002
Geschlecht des Befragten: Männlich (Referenz: Weiblich)	0,634* (0,264) 1,884	0,034 (0,246) 1,034	-0,101 (0,240) 0,904	0,219 (0,163) 0,072	0,389* (0,151) 0,137
Alter des Befragten	0,016 (0,069) 1,016	-0,089 (0,068) 0,915	-0,104 (0,069) 0,901	-0,022 (0,043) -0,034	-0,043 (0,039) -0,071
Ausbildungsstatus: In Ausbildung (Referenz: Schüler)	-0,142 (0,329) 0,867	-0,158 (0,301) 0,854	-0,051 (0,303) 0,950	-0,145 (0,201) -0,047	0,118 (0,186) 0,041
Schulabschluss: (Fach-)Abitur (Referenz: Bis Mittlere Reife)	0,011 (0,323) 1,011	-0,832** (0,278) 0,435	0,043 (0,290) 1,044	-0,132 (0,194) -0,037	0,357* (0,180) 0,107
Bundesland: Neue Bundesländer (Referenz Alte Bundesländer)	-0,623 (0,367) 0,537	0,247 (0,305) 1,280	0,437 (0,291) 1,548	0,143 (0,207) 0,036	0,191 (0,192) 0,052
Migrationshintergrund (Referenz: Kein Migrations- hintergrund)	-0,282 (0,461) 0,754	0,275 (0,380) 1,316	0,079 (0,394) 1,082	0,522 (0,267) 0,102	0,091 (0,248) 0,019
Derzeit in Fahrausbildung (Referenz: Nicht in Fahr- ausbildung)	1,679*** (0,442) 5,361	0,243 (0,461) 1,275	0,352 (0,433) 1,422	-0,394 (0,308) -0,076	0,096 (0,285) 0,020
Nutzungshäufigkeit mot. Zweirä- der: Mind. mehrmals im Monat (Referenz: Max. einmal im Monat)	-0,210 (0,348) 0,811	-0,702* (0,339) 0,496	0,009 (0,311) 1,009	-0,070 (0,213) -0,020	-0,213 (0,197) -0,064
Nutzungshäufigkeit Pkw: Mind. mehrmals im Monat (Referenz: Max. einmal im Monat)	0,019 (0,472) 1,019	-0,097 (0,450) 0,907	-0,183 (0,424) 0,833	-0,173 (0,297) -0,035	-0,050 (0,275) -0,011
Konstante	-1,822 (1,299)	1,707 (1,252)	1,304 (1,267)	0,720 (0,800)	0,482 (0,741)
Anzahl (n)	389	388	383	389	388
Modellgüte ( $R^2 / \hat{r}^2$ ) <sup>c</sup>	0,107 0,120	0,063 0,067	0,039 0,041	-0,002 -0,002	0,007 0,007

<sup>a</sup> Die abhängige Variable enthält die Veränderung der Angaben zum Zutrauen in die eigenen Fahrfertigkeiten zwischen den Befragungszeitpunkten  $t_0$  und  $t_2$ .

<sup>b</sup> Die Variable wurde dichotomisiert. Der Wert „1“ wurde dann vergeben, wenn eine Erhöhung in der abhängigen Variable zwischen  $t_0$  und  $t_2$  stattgefunden hat. Falls keine Veränderung oder eine Reduktion in der abhängigen Variable zwischen den Befragungszeitpunkten aufgetreten ist, wurde dies mit dem Wert „0“ kodiert.

<sup>c</sup> Das „ $\beta$ “ bezeichnet den unstandardisierten Regressionskoeffizienten. p-Werte  $< 0,05$  und  $\geq 0,01$  werden mit \*, p-Werte  $< 0,01$  und  $\geq 0,001$  werden mit \*\* und p-Werte  $< 0,001$  werden mit \*\*\* gekennzeichnet. Das „se( $\beta$ )“ bezeichnet den Standardfehler des Regressionskoeffizienten. Das „B“ bezeichnet den standardisierten Regressionskoeffizienten und wird bei linearen Regressionsmodellen abgetragen. Das „Exp(B)“ bezeichnet das Odds Ratio und wird im Fall logistischer Regressionsmodelle abgetragen. Um welchen Koeffizienten es sich handelt, wird durch eine Fettmarkierung angezeigt.

<sup>d</sup> Im Falle linearer Regressionen wird das korrigierte  $R^2$  berichtet, im Falle logistischer Regressionen wird das  $R^2$  nach Nagelkerke angeführt. Das  $\hat{r}^2$  berechnet sich als  $R^2 / (1 - R^2)$

**Tab. A5-9b:** Ergebnisse der Regressionsanalysen zum Zutrauen in die eigenen Fahrfertigkeiten; Befragungszeitpunkte  $t_0$  und  $t_2$  (Teil 2 von 2)

Merkmal	Cramers V
Selbstberichtete Veränderungen zum Zutrauen in die eigenen Fahrfertigkeiten	0,254

**Tab. A5-10:** Effektstärken (Cramers V) der in Abschnitt 5.2 getesteten, selbstberichteten Veränderung des Zutrauens in die eigenen Fahrfertigkeiten zum Zeitpunkt  $t_2$

Einflussgröße	Abhängige Variable: Gefährdungseinschätzung potenziell kritischer Fahrsituationen <sup>a</sup>					
	Bei schlechtem Wetter	Bei Dunkelheit	Auf Landstraßen	Mit dem motorisierten Zweirad tagsüber ohne Licht	Kurven schneiden	Bei schlechten Straßenverhältnissen
	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sup>b</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sup>b</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sup>b</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sup>b</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sup>b</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sup>b</sup>
Gruppenzugehörigkeit: Kontrollgruppe (Referenz: Prüfgruppe)	0,085 (0,046) 0,031	0,091 (0,049) 0,031	0,078 (0,048) 0,028	0,226*** (0,059) 0,065	0,055 (0,048) 0,020	0,057 (0,047) 0,021
Geschlecht des Befragten: Männlich (Referenz: Weiblich)	-0,237*** (0,042) -0,094	-0,325*** (0,044) -0,121	-0,156*** (0,043) -0,059	-0,247*** (0,053) -0,076	-0,335*** (0,043) -0,129	-0,214*** (0,042) -0,084
Alter des Befragten	0,025* (0,010) 0,050	0,018 (0,010) 0,033	0,038*** (0,010) 0,072	0,036** (0,013) 0,054	0,016 (0,010) 0,030	0,034** (0,010) 0,065
Ausbildungsstatus: In Ausbildung (Referenz: Schüler)	0,091 (0,054) 0,033	-0,006 (0,056) -0,002	0,090 (0,056) 0,032	0,107 (0,068) 0,030	-0,103 (0,055) -0,036	-0,063 (0,054) -0,023
Schulabschluss: (Fach-)Abitur (Referenz: Bis Mittlere Reife)	-0,044 (0,045) -0,017	-0,007 (0,047) -0,003	-0,102* (0,046) -0,038	-0,089 (0,057) -0,027	0,057 (0,046) 0,021	-0,035 (0,045) -0,014
Bundesland: Neue Bundesländer (Referenz Alte Bundesländer)	0,100* (0,048) 0,036	0,169** (0,051) 0,057	-0,150** (0,050) -0,052	0,036 (0,062) 0,010	0,048 (0,050) 0,017	0,089 (0,049) 0,032
Migrationshintergrund (Referenz: Kein Migrations- hintergrund)	0,236*** (0,053) 0,074	0,107 (0,056) 0,031	0,267*** (0,055) 0,080	0,051 (0,069) 0,012	-0,096 (0,055) -0,029	0,172** (0,054) 0,053
Derzeit in Fahrausbildung (Referenz: Nicht in Fahrausbil- dung)	0,161** (0,052) 0,053	0,138* (0,055) 0,043	0,069 (0,054) 0,022	0,422*** (0,067) 0,109	0,348*** (0,054) 0,112	0,081 (0,053) 0,027
Nutzungshäufigkeit mot. Zweirä- der: Mind. mehrmals im Monat (Referenz: Max. einmal im Monat)	-0,012 (0,061) -0,003	-0,082 (0,064) -0,021	-0,107 (0,064) -0,028	0,011 (0,078) 0,002	-0,006 (0,063) -0,002	0,195** (0,062) 0,054
Nutzungshäufigkeit Pkw: Mind. mehrmals im Monat (Referenz: Max. einmal im Monat)	-0,107* (0,051) -0,042	-0,402*** (0,054) -0,148	-0,337*** (0,053) -0,128	0,507*** (0,066) 0,155	0,222*** (0,053) 0,085	-0,116* (0,052) -0,046
Konstante	3,749*** (0,176)	3,336*** (0,185)	1,982*** (0,183)	1,980*** (0,227)	4,443*** (0,182)	3,490*** (0,179)
Anzahl (n)	3.794	3.783	3.771	3.751	3.757	3.755
Modellgüte (R <sup>2</sup> / $\hat{r}^2$ ) <sup>c</sup>	0,022 0,022	0,050 0,053	0,034 0,035	0,042 0,044	0,030 0,031	0,014 0,014

<sup>a</sup> Die Ursprungsvariablen enthalten die Werte „1“ = „Überhaupt nicht gefährlich“ bis „6“ = „Sehr gefährlich“. Die Werte 2 bis 5 stellen Abstufungen dieser Extreme dar.

<sup>b</sup> Das „ $\beta$ “ bezeichnet den unstandardisierten Regressionskoeffizienten. p-Werte < 0,05 und  $\geq$  0,01 werden mit \*, p-Werte < 0,01 und  $\geq$  0,001 werden mit \*\* und p-Werte < 0,001 werden mit \*\*\* gekennzeichnet. Das „se( $\beta$ )“ bezeichnet den Standardfehler des Regressionskoeffizienten. Das „B“ bezeichnet den standardisierten Regressionskoeffizienten und wird bei linearen Regressionsmodellen abgetragen.

<sup>c</sup> Es wird das korrigierte R<sup>2</sup> berichtet. Das  $\hat{r}^2$  berechnet sich als R<sup>2</sup> / (1 - R<sup>2</sup>)

**Tab. A6-2a:** Ergebnisse der Regressionsanalysen zur Gefährdungseinschätzung potenziell kritischer Fahrsituationen; Befragungszeitpunkt t<sub>0</sub>

Einflussgröße	Abhängige Variable: Gefährdungseinschätzung potenziell kritischer Fahrsituationen <sup>a</sup>					
	Bei Müdigkeit	Nach Alkoholkonsum <sup>b</sup>	Unter Zeitdruck	Nach einem aufregenden oder belastenden Erlebnis	Fahrzeug technisch nicht in Ordnung <sup>b</sup>	Wenn man als Gruppe unterwegs ist
	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sup>c</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sup>c</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sup>c</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sup>c</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sup>c</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sup>c</sup>
Gruppenzugehörigkeit: Kontrollgruppe (Referenz: Prüfgruppe)	-0,047 (0,044) -0,018	0,011 (0,008) 0,024	-0,057 (0,046) -0,021	-0,007 (0,049) -0,002	0,019* (0,009) 0,037	0,007 (0,050) 0,002
Geschlecht des Befragten: Männlich (Referenz: Weiblich)	-0,359*** (0,040) -0,146	0,058*** (0,007) 0,140	-0,436*** (0,041) -0,172	-0,522*** (0,044) -0,193	0,009*** (0,008) 0,210	-0,080 (0,045) -0,030
Alter des Befragten	0,016 (0,010) 0,033	-0,001 (0,002) -0,015	0,16 (0,010) 0,031	0,035** (0,011) 0,064	-0,002 (0,002) -0,017	0,013 (0,011) 0,023
Ausbildungsstatus: In Ausbildung (Referenz: Schüler)	-0,069 (0,051) -0,026	0,019* (0,009) 0,042	-0,096 (0,053) -0,035	-0,030 (0,057) -0,010	0,019 (0,010) 0,036	-0,067 (0,058) -0,023
Schulabschluss: (Fach-)Abitur (Referenz: Bis Mittlere Reife)	0,062 (0,043) 0,025	-0,019** (0,007) -0,046	-0,072 (0,044) -0,028	-0,002 (0,048) -0,001	-0,031*** (0,008) -0,064	-0,102* (0,048) -0,037
Bundesland: Neue Bundesländer (Referenz Alte Bundesländer)	0,084 (0,046) 0,031	-0,011 (0,008) -0,024	0,203*** (0,048) 0,073	0,101 (0,051) 0,034	-0,021* (0,009) -0,040	-0,011 (0,052) -0,004
Migrationshintergrund (Referenz: Kein Migrations- hintergrund)	0,061 (0,051) 0,020	0,012 (0,009) 0,023	0,096 (0,053) 0,030	0,009 (0,057) 0,003	0,031** (0,010) 0,051	0,103 (0,058) 0,030
Derzeit in Fahrausbildung (Referenz: Nicht in Fahraus- bildung)	0,217*** (0,050) 0,074	-0,012 (0,009) -0,024	0,228*** (0,052) 0,075	0,259*** (0,055) 0,080	-0,027** (0,010) -0,047	0,330*** (0,056) 0,102
Nutzungshäufigkeit mot. Zweirä- der: Mind. mehrmals im Monat (Referenz: Max. einmal im Monat)	-0,257*** (0,059) -0,073	0,025* (0,010) 0,043	-0,161** (0,061) -0,044	0,004 (0,065) 0,001	0,022 (0,011) 0,032	-0,027 (0,066) -0,007
Nutzungshäufigkeit Pkw: Mind. mehrmals im Monat (Referenz: Max. einmal im Monat)	-0,303*** (0,049) -0,122	0,007 (0,008) 0,016	-0,211*** (0,051) -0,082	-0,173** (0,055) -0,063	-0,013 (0,009) -0,027	-0,136* (0,055) -0,050
Konstante	4,740*** (0,169)	0,098** (0,029)	4,420*** (0,174)	3,745*** (0,187)	0,173*** (0,032)	2,589*** (0,189)
Anzahl (n)	3.769	3.768	3.769	3.774	3.763	3.776
Modellgüte ( $R^2 / \hat{f}^2$ ) <sup>d</sup>	0,064 0,068	0,031 0,032	0,061 0,065	0,050 0,053	0,062 0,066	0,018 0,018

<sup>a</sup> Die Ursprungsvariablen enthalten die Werte „1“ = „Überhaupt nicht gefährlich“ bis „6“ = „Sehr gefährlich“. Die Werte 2 bis 5 stellen Abstufungen dieser Extreme dar.

<sup>b</sup> Die Variable wurde transformiert, um eine annähernde Normalverteilung herzustellen. Koeffizienten mit positivem Vorzeichen kennzeichnen negative Zusammenhänge zwischen Einflussgröße und abhängiger Variable und umgekehrt.

<sup>c</sup> Das „ $\beta$ “ bezeichnet den unstandardisierten Regressionskoeffizienten. p-Werte < 0,05 und  $\geq$  0,01 werden mit \*, p-Werte < 0,01 und  $\geq$  0,001 werden mit \*\* und p-Werte < 0,001 werden mit \*\*\* gekennzeichnet. Das „se( $\beta$ )“ bezeichnet den Standardfehler des Regressionskoeffizienten. Das „B“ bezeichnet den standardisierten Regressionskoeffizienten und wird bei linearen Regressionsmodellen abgetragen.

<sup>d</sup> Es wird das korrigierte  $R^2$  berichtet. Das  $\hat{f}^2$  berechnet sich als  $R^2 / (1 - R^2)$

**Tab. A6-2b:** Ergebnisse der Regressionsanalysen zur Gefährdungseinschätzung potenziell kritischer Fahrsituationen; Befragungszeitpunkt  $t_0$

Einflussgröße	Abhängige Variable: Gefährdungseinschätzung potenziell kritischer Fahrsituationen <sup>a</sup>					
	Auf dem mot. Zweirad ohne Helm <sup>b</sup>	Auf dem mot. Zweirad ohne Schutzkleidung	Auf dem mot. Zweirad ohne Helm oder Schutzkleidung <sup>b</sup>	Wenn die Sehfähigkeit eingeschränkt ist	Wenn man das Handy / Smartphone nutzt	Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit
	$\beta$ ( $se(\beta)$ ) B	$\beta$ ( $se(\beta)$ ) B	$\beta$ ( $se(\beta)$ ) B	$\beta$ ( $se(\beta)$ ) B	$\beta$ ( $se(\beta)$ ) B	$\beta$ ( $se(\beta)$ ) B
Gruppenzugehörigkeit: Kontrollgruppe (Referenz: Prüfgruppe)	0,003 (0,011) 0,005	0,026 (0,068) 0,008	-0,007 (0,017) -0,014	-0,056 (0,043) -0,022	-0,034 (0,044) -0,013	0,014 (0,047) 0,005
Geschlecht des Befragten: Männlich (Referenz: Weiblich)	0,073*** (0,009) 0,163	-0,307*** (0,055) -0,111	0,055*** (0,014) 0,114	-0,387*** (0,039) -0,164	-0,350*** (0,039) -0,145	-0,598*** (0,042) -0,233
Alter des Befragten	-0,003 (0,002) -0,028	0,062*** (0,014) 0,110	-0,008* (0,003) -0,080	0,011 (0,009) 0,023	-0,006 (0,009) -0,013	0,009 (0,010) 0,017
Ausbildungsstatus: In Ausbildung (Referenz: Schüler)	0,007 (0,012) 0,016	-0,033 (0,072) -0,012	0,057* (0,025) 0,074	-0,076 (0,050) -0,030	-0,160** (0,051) -0,062	-0,181** (0,055) -0,063
Schulabschluss: (Fach-)Abitur (Referenz: Bis Mittlere Reife)	-0,039*** (0,010) -0,084	0,096 (0,061) 0,034	-0,029* (0,015) -0,060	0,112** (0,042) 0,047	0,052 (0,043) 0,021	-0,062 (0,046) -0,023
Bundesland: Neue Bundesländer (Referenz Alte Bundesländer)	-0,019 (0,011) -0,038	-0,082 (0,065) -0,026	-0,046** (0,016) -0,091	0,133** (0,045) 0,051	0,062 (0,046) 0,023	0,077 (0,049) 0,026
Migrationshintergrund (Referenz: Kein Migrationshintergrund)	0,066*** (0,012) 0,111	-0,378*** (0,073) -0,103	0,037* (0,017) 0,064	-0,093 (0,050) -0,031	-0,100* (0,051) -0,033	0,112* (0,055) 0,033
Derzeit in Fahrausbildung (Referenz: Nicht in Fahrausbildung)	-0,027* (0,012) -0,046	0,240** (0,077) 0,066	-0,057*** (0,015) -0,111	0,049 (0,049) 0,018	0,086 (0,050) 0,030	0,149** (0,053) 0,047
Nutzungshäufigkeit mot. Zweiräder: Mind. mehrmals im Monat (Referenz: Max. einmal im Monat)	-0,005 (0,012) -0,009	-0,522*** (0,072) -0,147	-0,040 (0,036) -0,033	-0,011 (0,057) -0,003	-0,104 (0,058) -0,030	-0,193** (0,063) -0,050
Nutzungshäufigkeit Pkw: Mind. mehrmals im Monat (Referenz: Max. einmal im Monat)	-0,048*** (0,011) -0,106	0,276*** (0,071) 0,098	-0,035 (0,025) -0,050	0,001 (0,048) 0,000	-0,148** (0,049) -0,061	-0,359*** (0,052) -0,133
Konstante	0,187*** (0,040)	3,724*** (0,251)	0,339*** (0,057)	5,047*** (0,163)	5,559*** (0,167)	4,954*** (0,180)
Anzahl (n)	2.519	2.480	1.240	3.761	3.767	3.772
Modellgüte (R <sup>2</sup> / f <sub>2</sub> ) <sup>c</sup>	0,062 0,066	0,070 0,075	0,049 0,052	0,035 0,036	0,041 0,043	0,096 0,106

<sup>a</sup> Die Ursprungsvariablen enthalten die Werte „1“ = „Überhaupt nicht gefährlich“ bis „6“ = „Sehr gefährlich“. Die Werte 2 bis 5 stellen Abstufungen dieser Extreme dar.

<sup>b</sup> Die Variable wurde transformiert, um eine annähernde Normalverteilung herzustellen. Koeffizienten mit positivem Vorzeichen kennzeichnen negative Zusammenhänge zwischen Einflussgröße und abhängiger Variable und umgekehrt.

<sup>c</sup> Das „ $\beta$ “ bezeichnet den unstandardisierten Regressionskoeffizienten. p-Werte < 0,05 und  $\geq$  0,01 werden mit \*, p-Werte < 0,01 und  $\geq$  0,001 werden mit \*\* und p-Werte < 0,001 werden mit \*\*\* gekennzeichnet. Das „ $se(\beta)$ “ bezeichnet den Standardfehler des Regressionskoeffizienten. Das „B“ bezeichnet den standardisierten Regressionskoeffizienten und wird bei linearen Regressionsmodellen abgetragen.

<sup>d</sup> Es wird das korrigierte R<sup>2</sup> berichtet. Das f<sup>2</sup> berechnet sich als  $R^2 / (1 - R^2)$

**Tab. A6-2c:** Ergebnisse der Regressionsanalysen zur Gefährdungseinschätzung potenziell kritischer Fahrsituationen; Befragungszeitpunkt t<sub>0</sub>

Einflussgröße	Abhängige Variable: Veränderung der Gefährdungseinschätzung potenziell kritischer Fahrsituationen <sup>a</sup>				
	Bei schlechtem Wetter	Bei Dunkelheit	Auf Landstraßen	Mit dem mot.. Zweirad tagsüber ohne Licht	Kurven schneiden
	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sup>c</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sup>c</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sup>c</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sup>c</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sup>c</sup>
Gruppenzugehörigkeit: Kontrollgruppe (Referenz: Prüfgruppe)	0,052 (0,097) 0,021	0,157 (0,095) 0,066	0,120 (0,102) 0,047	0,291** (0,103) 0,096	-0,007 (0,090) -0,003
Geschlecht des Befragten: Männlich (Referenz: Weiblich)	0,157 (0,094) 0,063	0,075 (0,092) 0,031	-0,137 (0,099) -0,053	0,057 (0,099) 0,018	0,086 (0,087) 0,038
Alter des Befragten	-0,039 (0,028) -0,073	-0,052 (0,027) -0,101	-0,004 (0,029) -0,007	0,032 (0,029) 0,049	0,009 (0,026) 0,018
Ausbildungsstatus: In Ausbildung (Referenz: Schüler)	-0,117 (0,139) -0,042	0,086 (0,136) 0,032	-0,080 (0,146) -0,027	-0,113 (0,147) -0,033	-0,026 (0,129) -0,010
Schulabschluss: (Fach-)Abitur (Referenz: Bis Mittlere Reife)	-0,033 (0,110) -0,012	0,037 (0,107) 0,13	-0,126 (0,115) -0,043	-0,133 (0,116) -0,038	-0,076 (0,101) -0,030
Bundesland: Neue Bundesländer (Referenz Alte Bundesländer)	-0,033 (0,111) -0,012	0,014 (0,108) 0,005	0,200 (0,116) 0,068	-0,025 (0,117) -0,07	-0,067 (0,103) -0,026
Migrationshintergrund (Referenz: Kein Migrationshintergrund)	0,193 (0,143) 0,051	0,079 (0,140) 0,021	-0,162 (0,151) -0,041	0,130 (0,150) 0,028	-0,001 (0,133) 0,000
Derzeit in Fahrausbildung (Referenz: Nicht in Fahrausbildung)	-0,271* (0,120) -0,093	0,003 (0,117) 0,001	0,123 (0,125) 0,040	0,363** (0,128) 0,100	-0,053 (0,110) -0,020
Nutzungshäufigkeit mot. Zweiräder: Mind. mehrmals im Monat (Referenz: Max. einmal im Monat)	0,018 (0,145) 0,005	0,166 (0,141) 0,046	0,250 (0,151) 0,064	0,168 (0,152) 0,036	-0,082 (0,133) -0,024
Nutzungshäufigkeit Pkw: Mind. mehrmals im Monat (Referenz: Max. einmal im Monat)	0,015 (0,120) 0,006	0,159 (0,117) 0,066	-0,112 (0,125) -0,044	0,344** (0,128) 0,113	-0,206 (0,111) -0,091
Ausgangsniveau der abhängigen Variable	–	–	–	-0,551*** (0,032) -0,563	–
Konstante	0,800 (0,471)	0,904 (0,461)	0,514 (0,493)	1,205* (0,502)	0,138 (0,437)
Anzahl (n)	734	733	726	724	729
Modellgüte ( $R^2 / f^2$ ) <sup>c</sup>	0,010 0,010	0,002 0,002	0,014 0,014	0,295 0,418	-0,005 -0,005

<sup>a</sup> Die abhängige Variable enthält die Veränderung der Angaben zur Gefährdungseinschätzung potenziell kritischer Fahrsituationen zwischen den Befragungszeitpunkten  $t_0$  und  $t_2$ .

<sup>b</sup> Das „ $\beta$ “ bezeichnet den unstandardisierten Regressionskoeffizienten. p-Werte  $< 0,05$  und  $\geq 0,01$  werden mit \*, p-Werte  $< 0,01$  und  $\geq 0,001$  werden mit \*\* und p-Werte  $< 0,001$  werden mit \*\*\* gekennzeichnet. Das „se( $\beta$ )“ bezeichnet den Standardfehler des Regressionskoeffizienten. Das „B“ bezeichnet den standardisierten Regressionskoeffizienten und wird bei linearen Regressionsmodellen abgetragen.

<sup>c</sup> Es wird das korrigierte  $R^2$  berichtet. Das  $f^2$  berechnet sich als  $R^2 / (1 - R^2)$

**Tab. A6-4a:** Ergebnisse der Regressionsanalysen zur Gefährdungseinschätzung potenziell kritischer Fahrsituationen; Befragungszeitpunkte  $t_0$  und  $t_2$  (Teil 1 von 3)

Einflussgröße	Abhängige Variable: Veränderung der Gefährdungseinschätzung potenziell kritischer Fahrsituationen <sup>a</sup>				
	Bei schlechten Straßenverhältnissen	Bei Müdigkeit	Nach Alkoholkonsum <sup>b</sup>	Unter Zeitdruck	Nach einem aufregenden oder belastenden Erlebnis
	$\beta$ (se( $\beta$ )) <b>B</b> / Exp(B) <sup>c</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) <b>B</b> / Exp(B) <sup>c</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) <b>B</b> / <b>Exp(B)</b> <sup>c</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) <b>B</b> / Exp(B) <sup>c</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) <b>B</b> / Exp(B) <sup>c</sup>
Gruppenzugehörigkeit: Kontrollgruppe (Referenz: Prüfgruppe)	0,088 (0,100) 0,035	0,000 (0,088) 0,000	0,015 (0,249) 1,015	-0,051 (0,092) -0,022	-0,058 (0,105) -0,022
Geschlecht des Befragten: Männlich (Referenz: Weiblich)	0,083 (0,097) 0,033	0,038 (0,085) 0,017	0,340 (0,239) 1,405	0,094 (0,089) 0,040	0,136 (0,101) 0,051
Alter des Befragten	-0,010 (0,028) -0,019	0,021 (0,025) 0,044	0,024 (0,072) 1,024	-0,025 (0,026) -0,049	-0,009 (0,030) -0,017
Ausbildungsstatus: In Ausbildung (Referenz: Schüler)	-0,167 (0,143) -0,059	-0,201 (0,126) -0,080	-0,491 (0,366) 0,612	-0,061 (0,132) -0,023	-0,215 (0,150) -0,072
Schulabschluss: (Fach-)Abitur (Referenz: Bis Mittlere Reife)	-0,102 (0,113) -0,036	-0,171 (0,099) -0,068	-0,357 (0,270) 0,700	-0,229* (0,104) -0,086	-0,225 (0,118) -0,075
Bundesland: Neue Bundesländer (Referenz Alte Bundesländer)	-0,099 (0,114) -0,035	-0,065 (0,100) -0,026	0,044 (0,279) 1,045	-0,053 (0,105) -0,020	-0,022 (0,119) -0,007
Migrationshintergrund (Referenz: Kein Migrationshintergrund)	-0,145 (0,148) -0,037	-0,146 (0,129) -0,043	-0,152 (0,385) 0,859	-0,015 (0,136) -0,004	0,138 (0,154) 0,034
Derzeit in Fahrausbildung (Referenz: Nicht in Fahrausbildung)	-0,096 (0,123) -0,032	-0,149 (0,108) -0,057	0,136 (0,300) 1,146	-0,264* (0,113) -0,096	-0,239 (0,128) -0,077
Nutzungshäufigkeit mot. Zweiräder: Mind. mehrmals im Monat (Referenz: Max. einmal im Monat)	-0,259 (0,148) -0,068	0,113 (0,130) 0,034	0,366 (0,330) 1,442	0,056 (0,137) 0,016	-0,244 (0,155) -0,061
Nutzungshäufigkeit Pkw: Mind. mehrmals im Monat (Referenz: Max. einmal im Monat)	0,106 (0,123) 0,042	-0,059 (0,108) -0,027	0,013 (0,308) 1,013	-0,153 (0,113) -0,065	-0,082 (0,129) -0,031
Konstante	0,451 (0,483)	-0,129 (0,424)	-2,319 (1,215)	0,727 (0,446)	0,559 (0,507)
Anzahl (n)	726	731	731	734	730
Modellgüte ( $R^2 / f^2$ ) <sup>c</sup>	-0,001 -0,001	-0,002 -0,002	0,021 0,021	0,008 0,008	0,008 0,008

<sup>a</sup> Die abhängige Variable enthält die Veränderung der Angaben zur Gefährdungseinschätzung potenziell kritischer Fahrsituationen zwischen den Befragungszeitpunkten  $t_0$  und  $t_2$ .

<sup>b</sup> Die Variable wurde dichotomisiert. Der Wert „1“ wurde dann vergeben, wenn eine Erhöhung in der abhängigen Variable zwischen  $t_0$  und  $t_2$  stattgefunden hat. Falls keine Veränderung oder eine Reduktion in der abhängigen Variable zwischen den Befragungszeitpunkten aufgetreten ist, wurde dies mit dem Wert „0“ kodiert.

<sup>c</sup> Das „ $\beta$ “ bezeichnet den unstandardisierten Regressionskoeffizienten. p-Werte  $< 0,05$  und  $\geq 0,01$  werden mit \*, p-Werte  $< 0,01$  und  $\geq 0,001$  werden mit \*\* und p-Werte  $< 0,001$  werden mit \*\*\* gekennzeichnet. Das „se( $\beta$ )“ bezeichnet den Standardfehler des Regressionskoeffizienten. Das „B“ bezeichnet den standardisierten Regressionskoeffizienten und wird bei linearen Regressionsmodellen abgetragen. Das „Exp(B)“ bezeichnet das Odds Ratio und wird im Fall logistischer Regressionsmodelle abgetragen. Um welchen Koeffizienten es sich handelt, wird durch eine Fettmarkierung angezeigt.

<sup>d</sup> Im Falle linearer Regressionen wird das korrigierte  $R^2$  berichtet, im Falle logistischer Regressionen wird das  $R^2$  nach Nagelkerke angeführt. Das  $f^2$  berechnet sich als  $R^2 / (1 - R^2)$

**Tab. A6-4b:** Ergebnisse der Regressionsanalysen zur Gefährdungseinschätzung potenziell kritischer Fahrsituationen; Befragungszeitpunkte  $t_0$  und  $t_2$  (Teil 2 von 3)

Einflussgröße	Abhängige Variable: Veränderung der Gefährdungseinschätzung potenziell kritischer Fahrsituationen <sup>a</sup>					
	Fahrzeug technisch nicht in Ordnung <sup>b</sup>	Wenn man als Gruppe unterwegs ist	Auf dem mot. Zweirad ohne Schutzkleidung	Wenn die Sehfähigkeit eingeschränkt ist <sup>b</sup>	Wenn man das Handy / Smartphone nutzt <sup>b</sup>	Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit
	$\beta$ (se( $\beta$ )) <b>B / Exp(B)</b> <sup>c</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) <b>B / Exp(B)</b> <sup>c</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) <b>B / Exp(B)</b> <sup>c</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) <b>B / Exp(B)</b> <sup>c</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) <b>B / Exp(B)</b> <sup>c</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) <b>B / Exp(B)</b> <sup>c</sup>
Gruppenzugehörigkeit: Kontrollgruppe (Referenz: Prüfgruppe)	-0,258 (0,270) 0,772	0,020 (0,094) 0,008	-0,684*** (0,124) -0,287	-0,203 (0,197) 0,816	-0,044 (0,209) 0,957	-0,006 (0,089) -0,003
Geschlecht des Befragten: Männlich (Referenz: Weiblich)	-0,576* (0,280) 0,562	-0,080 (0,091) -0,033	-0,036 (0,105) -0,015	0,575** (0,189) 1,776	0,176 (0,204) 1,192	0,068 (0,086) 0,030
Alter des Befragten	-0,046 (0,081) 0,955	-0,003 (0,027) -0,006	-0,038 (0,030) -0,079	0,013 (0,057) 1,013	0,008 (0,060) 1,008	-0,013 (0,025) -0,026
Ausbildungsstatus: In Ausbildung (Referenz: Schüler)	-1,027* (0,437) 0,358	0,124 (0,135) 0,046	-0,101 (0,146) -0,041	-0,302 (0,289) 0,739	0,111 (0,294) 1,118	0,255* (0,127) 0,100
Schulabschluss: (Fach-)Abitur (Referenz: Bis Mittlere Reife)	-0,210 (0,314) 0,811	-0,092 (0,106) -0,034	-0,103 (0,123) -0,039	-0,036 (0,223) 0,965	0,136 (0,241) 1,146	-0,031 (0,100) -0,012
Bundesland: Neue Bundesländer (Referenz Alte Bundesländer)	0,163 (0,317) 1,177	0,028 (0,108) 0,010	-0,045 (0,122) -0,017	-0,362 (0,236) 0,697	-0,560* (0,266) 0,571	0,044 (0,102) 0,017
Migrationshintergrund (Referenz: Kein Migrationshintergrund)	-0,154 (0,395) 0,858	0,227 (0,139) 0,62	0,056 (0,170) 0,014	-0,201 (0,297) 0,818	0,265 (0,289) 1,304	-0,030 (0,131) -0,009
Derzeit in Fahrausbildung (Referenz: Nicht in Fahrausbildung)	0,574 (0,316) 1,775	-0,139 (0,116) -0,050	-0,044 (0,150) -0,014	0,039 (0,241) 1,039	0,099 (0,262) 1,104	-0,202 (0,109) -0,076
Ausgangsniveau der abhängigen Variable	-1,891*** (0,161) 0,151	-	-	-	-	-
Nutzungshäufigkeit mot. Zweiräder: Mind. mehrmals im Monat (Referenz: Max. einmal im Monat)	0,017 (0,385) 1,017	0,082 (0,140) 0,023	0,319* (0,143) 0,101	-0,143 (0,291) 0,867	0,204 (,295) 1,227	0,155 (0,132) 0,045
Nutzungshäufigkeit Pkw: Mind. mehrmals im Monat (Referenz: Max. einmal im Monat)	0,132 (0,345) 1,141	-0,134 (0,116) -0,056	-0,100 (0,139) -0,041	-0,109 (0,244) 0,896	0,106 (0,261) 1,112	-0,234* (0,109) -0,104
Konstante	9,537*** (1,719)	0,295 (0,457)	1,641** (0,517)	-1,433 (0,971)	-1,885 (1,012)	0,250 (0,429)
Anzahl (n)	731	733	506	729	729	732
Modellgüte ( $R^2 / f^2$ ) <sup>c</sup>	0,493 / 0,972	-0,002 / -0,002	0,066 / 0,071	0,030 / 0,031	0,023 / 0,024	0,005 / 0,005

<sup>a</sup> Die abhängige Variable enthält die Veränderung der Angaben zur Gefährdungseinschätzung potenziell kritischer Fahrsituationen zwischen den Befragungszeitpunkten  $t_0$  und  $t_2$ .

<sup>b</sup> Die Variable wurde dichotomisiert. Der Wert „1“ wurde dann vergeben, wenn eine Erhöhung in der abhängigen Variable zwischen  $t_0$  und  $t_2$  stattgefunden hat. Falls keine Veränderung oder eine Reduktion in der abhängigen Variable zwischen den Befragungszeitpunkten aufgetreten ist, wurde dies mit dem Wert „0“ kodiert.

<sup>c</sup> Das „ $\beta$ “ bezeichnet den unstandardisierten Regressionskoeffizienten. p-Werte  $< 0,05$  und  $\geq 0,01$  werden mit \*, p-Werte  $< 0,01$  und  $\geq 0,001$  werden mit \*\* und p-Werte  $< 0,001$  werden mit \*\*\* gekennzeichnet. Das „se( $\beta$ )“ bezeichnet den Standardfehler des Regressionskoeffizienten. Das „B“ bezeichnet den standardisierten Regressionskoeffizienten und wird bei linearen Regressionsmodellen abgetragen. Das „Exp(B)“ bezeichnet das Odds Ratio und wird im Fall logistischer Regressionsmodelle abgetragen. Um welchen Koeffizienten es sich handelt, wird durch eine Fettdruckmarkierung angezeigt.

<sup>d</sup> Im Falle linearer Regressionen wird das korrigierte  $R^2$  berichtet, im Falle logistischer Regressionen wird das  $R^2$  nach Nagelkerke angeführt. Das  $f^2$  berechnet sich als  $R^2 / (1 - R^2)$

**Tab. A6-4c:** Ergebnisse der Regressionsanalysen zur Gefährdungseinschätzung potenziell kritischer Fahrsituationen; Befragungszeitpunkte  $t_0$  und  $t_2$  (Teil 3 von 3)

Merkmal	Cohens d
<i>Gefährdungseinschätzung kritischer Fahrsituationen</i> Auf dem mot. Zweirad ohne Helm PG- / KG-Vergleich	0,519

**Tab. A6-4-eff:** Effektstärken (Cohens d) der in Abschnitt 6.1 getesteten Veränderung der Angaben zur Gefährdungseinschätzung kritischer Fahrsituationen nach Gruppenzugehörigkeit zwischen  $t_0$  und  $t_2$

Merkmal	Cramérs V
Selbstberichtete Veränderungen zur Gefahrensensibilisierung	0,283

**Tab. A6-5:** Effektstärke (Cramérs V) des in Abschnitt 6.1 getesteten Zusammenhangs der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit mit den selbstberichteten Veränderungen zur Gefahrensensibilisierung zum Zeitpunkt  $t_2$  (Tab. 6-5)

Einflussgröße	Abhängige Variable: Einstellungen zur Normeinhaltung <sup>a</sup>			
	Ausschau nach Gefahren halten <sup>b</sup>	Unfallverwicklung schneller als man denkt <sup>b</sup>	Null-Promille-Grenze für Fahrfänger ist gut <sup>b</sup>	Auch nach Joint noch sicheres Fahren möglich
	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sub>c</sub>	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sub>c</sub>	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sub>c</sub>	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sub>c</sub>
Gruppenzugehörigkeit: Kontrollgruppe (Referenz: Prüfgruppe)	0,000 (0,006) 0,001	-0,001 (0,007) -0,003	0,012 (0,008) 0,024	0,015 (0,009) 0,028
Geschlecht des Befragten: Männlich (Referenz: Weiblich)	0,024*** (0,006) 0,070	0,047*** (0,006) 0,123	0,074*** (0,008) 0,160	0,094*** (0,008) 0,183
Alter des Befragten	0,003* (0,001) 0,045	-0,001 (0,001) -0,009	-0,006** (0,002) -0,059	0,005* (0,002) 0,047
Ausbildungsstatus: In Ausbildung (Referenz: Schüler)	-0,002 (0,007) -0,006	-0,002 (0,008) -0,004	0,022* (0,010) 0,044	0,022* (0,011) 0,039
Schulabschluss: (Fach-)Abitur (Referenz: Bis Mittlere Reife)	-0,022*** (0,006) -0,063	0,002 (0,007) 0,005	-0,002 (0,008) -0,005	-0,002 (0,009) -0,003
Bundesland: Neue Bundesländer (Referenz Alte Bundesländer)	-0,016* (0,007) -0,041	-0,020** (0,007) -0,048	-0,026** (0,009) -0,050	-0,014 (0,010) -0,025
Migrationshintergrund (Referenz: Kein Migrationshintergrund)	0,015* (0,007) 0,035	0,006 (0,008) 0,012	0,018 (0,010) 0,031	0,017 (0,011) 0,026
Derzeit in Fahrausbildung (Referenz: Nicht in Fahrausbildung)	-0,020** (0,007) -0,047	-0,023** (0,008) -0,051	0,006 (0,009) 0,011	-0,052*** (0,010) -0,085
Nutzungshäufigkeit mot. Zweiräder: Mind. mehrmals im Monat (Referenz: Max. einmal im Monat)	0,037*** (0,008) 0,075	0,004 (0,009) 0,008	0,035** (0,011) 0,053	-0,024* (0,012) -0,033
Nutzungshäufigkeit Pkw: Mind. mehrmals im Monat (Referenz: Max. einmal im Monat)	0,012 (0,007) 0,034	-0,022** (0,008) -0,056	-0,018 (0,009) -0,038	-0,093*** (0,010) -0,179
Konstante	0,028 (0,024)	0,120*** (0,026)	0,187*** (0,032)	0,059 (0,035)
Anzahl (n)	3.869	3.876	3.858	3.871
Modellgüte (R <sup>2</sup> / f <sup>2</sup> ) <sup>d</sup>	0,027 0,028	0,018 0,018	0,037 0,038	0,057 0,060

<sup>a</sup> Die Ursprungsvariablen enthalten die Werte „1“ = „Stimme überhaupt nicht zu“ bis „6“ = „Stimme voll und ganz zu“. Die Werte 2 bis 5 stellen Abstufungen dieser Extreme dar. Die Variablen wurden transformiert, um eine annähernde Normalverteilung herzustellen.

<sup>b</sup> Koeffizienten mit positivem Vorzeichen kennzeichnen negative Zusammenhänge zwischen Einflussgröße und abhängiger Variable und umgekehrt.

<sup>c</sup> Das „ $\beta$ “ bezeichnet den unstandardisierten Regressionskoeffizienten. p-Werte < 0,05 und  $\geq$  0,01 werden mit \* gekennzeichnet, p-Werte < 0,01 und  $\geq$  0,001 werden mit \*\* und p-Werte < 0,001 werden mit einem \*\*\* gekennzeichnet. Das „se( $\beta$ )“ bezeichnet den Standardfehler des Regressionskoeffizienten. Das „B“ bezeichnet den standardisierten Regressionskoeffizienten und wird bei linearen Regressionsmodellen abgetragen.

<sup>d</sup> Es wird das korrigierte R<sup>2</sup> angeführt. Das f<sup>2</sup> berechnet sich als R<sup>2</sup> / (1 - R<sup>2</sup>)

**Tab. A6-7a:** Ergebnisse der Regressionsanalysen zu Einstellungen zur Normeinhaltung; Befragungszeitpunkt t<sub>0</sub> (Teil 1 von 2)

Einflussgröße	Abhängige Variable: Einstellungen zur Normeinhaltung <sup>a</sup>				
	Als Fahrer auch Verantwortung für andere <sup>b</sup>	Mehr als 100°km/h auf Landstraßen möglich	Gleichzeitig schnell und vorsichtig fahren	Mehr als 50°km/h in der Stadt möglich	Nässe ist kein Grund langsamer zu fahren
	$\beta$ (se( $\beta$ )) <b>B / Exp(B)</b> <sup>c</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) <b>B / Exp(B)</b> <sup>c</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) <b>B / Exp(B)</b> <sup>c</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) <b>B / Exp(B)</b> <sup>c</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) <b>B / Exp(B)</b> <sup>c</sup>
Gruppenzugehörigkeit: Kontrollgruppe (Referenz: Prüfgruppe)	0,057 (0,275) 1,058	0,083 (0,080) 0,024	0,007 (0,074) 0,002	0,009 (0,077) 0,003	0,016 (0,070) 0,005
Geschlecht des Befragten: Männlich(Referenz: Weiblich)	-0,746* (0,289) 0,474	0,739*** (0,075) 0,221	0,601*** (0,069) 0,198	0,624*** (0,072) 0,195	0,502*** (0,065) 0,175
Alter des Befragten	-0,089 (0,050) 0,915	0,074*** (0,017) 0,107	0,002 (0,016) 0,003	0,064*** (0,017) 0,097	0,021 (0,015) 0,035
Ausbildungsstatus: In Ausbildung (Referenz: Schüler)	-0,265 (0,279) 0,767	0,309*** (0,084) 0,092	0,133 (0,078)	0,298*** (0,081) 0,093	0,237** (0,074) 0,082
Schulabschluss: (Fach-)Abitur (Referenz: Bis Mittlere Reife)	0,261 (0,264) 1,298	0,121 (0,081) 0,035	0,114 (0,075) 0,036	0,145 (0,078) 0,044	-0,098 (0,070) -0,033
Bundesland: Neue Bundesländer (Referenz Alte Bundesländer)	-0,095 (0,315) 0,909	0,053 (0,091) 0,013	-0,030 (0,084) -0,008	0,004 (0,087) 0,001	-0,260** (0,079) -0,075
Migrationshintergrund (Referenz: Kein Migrationshintergrund)	-1,027*** (0,277) 0,358	-0,111 (0,101) -0,024	0,160 (0,093) 0,039	-0,076 (0,097) -0,017	-0,154 (0,088) -0,039
Derzeit in Fahrausbildung (Referenz: Nicht in Fahrausbildung)	-0,076 (0,391) 0,927	0,025 (0,129) 0,005	-0,113 (0,119) -0,023	0,212 (0,124) 0,041	0,108 (0,112) 0,023
Nutzungshäufigkeit mot. Zweiräder: Mind. mehrmals im Monat (Referenz: Max. einmal im Monat)	-0,573* (0,284) 0,564	0,122 (0,091) 0,033	0,079 (0,084) 0,023	0,125 (0,088) 0,035	0,089 (0,079) 0,028
Nutzungshäufigkeit Pkw: Mind. mehrmals im Monat (Referenz: Max. einmal im Monat)	0,401 (0,363) 1,494	0,220 (0,119) 0,044	0,165 (0,110) 0,036	0,266* (0,115) 0,055	0,360** (0,105) 0,083
Konstante	5,563*** (1,016)	4,552*** (0,333)	3,244*** (0,310)	0,669* (0,322)	1,327*** (0,291)
Anzahl (n)	1.991	1.988	1.981	1.985	1.979
Modellgüte ( $R^2 / f^2$ ) <sup>d</sup>	0,069 0,074	0,076 0,082	0,040 0,042	0,062 0,066	0,055 0,058

<sup>a</sup> Die Ursprungsvariablen enthalten die Werte „1“ = „Stimme überhaupt nicht zu“ bis „6“ = „Stimme voll und ganz zu“. Die Werte 2 bis 5 stellen Abstufungen dieser Extreme dar.

<sup>b</sup> Die Variable wurde dichotomisiert. Der Wert „1“ stellt die Antwortkategorien 1 bis 3 dar, die restlichen Antwortkategorien sind mit dem Wert „0“ kodiert.

<sup>c</sup> Das „ $\beta$ “ bezeichnet den unstandardisierten Regressionskoeffizienten. p-Werte  $< 0,05$  und  $\geq 0,01$  werden mit \*, p-Werte  $< 0,01$  und  $\geq 0,001$  werden mit \*\* und p-Werte  $< 0,001$  werden mit \*\*\* gekennzeichnet. Das „se( $\beta$ )“ bezeichnet den Standardfehler des Regressionskoeffizienten. Das „B“ bezeichnet den standardisierten Regressionskoeffizienten und wird bei linearen Regressionsmodellen abgetragen. Das „Exp(B)“ bezeichnet das Odds Ratio und wird im Fall logistischer Regressionsmodelle abgetragen. Um welchen Koeffizienten es sich handelt, wird durch eine Fettmarkierung angezeigt.

<sup>d</sup> Im Falle linearer Regressionen wird das korrigierte  $R^2$  berichtet, im Falle logistischer Regressionen wird das  $R^2$  nach Nagelkerke angeführt. Das  $f^2$  berechnet sich als  $R^2 / (1 - R^2)$

**Tab. A6-7b:** Ergebnisse der Regressionsanalysen zu Einstellungen zur Normeinhaltung; Befragungszeitpunkt  $t_0$  (Teil 2 von 2)

Einflussgröße	Abhängige Variable: Veränderung der Einstellungen zur Normeinhaltung <sup>a</sup>			
	Ausschau nach Gefahren halten <sup>b</sup>	Unfallverwicklung schneller als man denkt <sup>b</sup>	Null-Promille-Grenze für Fahrer fänger ist gut <sup>b</sup>	Auch nach Joint noch sicheres Fahren möglich <sup>b</sup>
	$\beta$ (se( $\beta$ )) <sup>c</sup> Exp(B) <sup>c</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) <sup>c</sup> Exp(B) <sup>c</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) <sup>c</sup> Exp(B) <sup>c</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) <sup>c</sup> Exp(B) <sup>c</sup>
Gruppenzugehörigkeit: Kontrollgruppe (Referenz: Prüfgruppe)	0,328 (0,261) 1,388	0,027 (0,212) 1,027	-0,293 (0,231) 0,746	0,026 (0,228) 1,027
Geschlecht des Befragten: Männlich (Referenz: Weiblich)	0,164 (0,251) 1,178	0,453* (0,202) 1,573	0,429 (0,225) 1,536	0,627** (0,216) 1,872
Alter des Befragten	0,154* (0,061) 1,166	0,052 (0,059) 1,054	0,087 (0,066) 1,091	0,015 (0,066) 1,015
Ausbildungsstatus: In Ausbildung (Referenz: Schüler)	-0,408 (0,340) 1,443	-0,209 (0,311) 0,812	-0,749* (0,352) 0,473	-0,257 (0,344) 0,773
Schulabschluss: (Fach-)Abitur (Referenz: Bis Mittlere Reife)	-0,342 (0,271) 0,711	0,327 (0,250) 1,387	-0,090 (0,262) 0,914	-0,106 (0,251) 0,899
Bundesland: Neue Bundesländer (Referenz Alte Bundesländer)	-0,153 (0,313) 0,858	-0,018 (0,244) 0,982	-0,362 (0,290) 0,696	-0,080 (0,253) 0,923
Migrationshintergrund (Referenz: Kein Migrationshintergrund)	0,752* (0,317) 2,121	0,188 (0,293) 1,206	-0,425 (0,296) 1,530	-0,277 (0,342) 0,758
Derzeit in Fahrausbildung (Referenz: Nicht in Fahrausbildung)	-0,528 (0,371) 0,590	-0,294 (0,265) 0,745	0,078 (0,275) 1,081	-0,876** (0,292) 0,416
Nutzungshäufigkeit mot. Zweiräder: Mind. mehrmals im Monat (Referenz: Max. einmal im Monat)	0,264 (0,256) 1,302	0,015 (0,310) 1,015	0,409 (0,316) 1,505	0,419 (0,313) 1,521
Nutzungshäufigkeit Pkw: Mind. mehrmals im Monat (Referenz: Max. einmal im Monat)	0,200 (0,307) 1,222	-0,276 (0,260) 0,759	-0,407 (0,290) 0,666	-0,928** (0,281) 0,395
Konstante	0,328 (0,261)	-2,772** (1,012)	-3,079** (1,122)	-1,604 (1,113)
Anzahl (n)	750	748	747	745
Modellgüte ( $R^2 / f^2$ ) <sup>d</sup>	0,066 0,071	0,021 0,021	0,049 0,052	0,068 0,073

<sup>a</sup> Die abhängige Variable enthält die Veränderung der Angaben zur Normeinhaltung und des vorausschauenden Fahrens zwischen den Befragungszeitpunkten  $t_0$  und  $t_2$ .

<sup>b</sup> Die Variable wurde dichotomisiert. Der Wert „1“ wurde dann vergeben, wenn eine Erhöhung in der abhängigen Variable zwischen  $t_0$  und  $t_2$  stattgefunden hat. Falls keine Veränderung oder eine Reduktion in der abhängigen Variable zwischen den Befragungszeitpunkten aufgetreten ist, wurde dies mit dem Wert „0“ kodiert.

<sup>c</sup> Das „ $\beta$ “ bezeichnet den unstandardisierten Regressionskoeffizienten. p-Werte  $< 0,05$  und  $\geq 0,01$  werden mit \* gekennzeichnet, p-Werte  $< 0,01$  und  $\geq 0,001$  werden mit \*\* und p-Werte  $< 0,001$  werden mit einem \*\*\* gekennzeichnet. Das „se( $\beta$ )“ bezeichnet den Standardfehler des Regressionskoeffizienten. Das „Exp(B)“ bezeichnet das Odds Ratio und wird im Fall logistischer Regressionsmodelle abgetragen.

<sup>d</sup> Es wird das  $R^2$  nach Nagelkerke angeführt. Das  $f^2$  berechnet sich als  $R^2 / (1 - R^2)$

**Tab. A6-9a:** Ergebnisse der Regressionsanalysen zur Veränderung der Einstellungen zur Normeinhaltung zwischen den Befragungszeitpunkten  $t_0$  und  $t_2$  (Teil 1 von 2)

Einflussgröße	Abhängige Variable: Veränderung der Einstellungen zur Normeinhaltung <sup>a</sup>			
	Mehr als 100°km/h auf Landstraßen möglich	Gleichzeitig schnell und vorsichtig fahren	Mehr als 50°km/h in der Stadt möglich	Nässe ist kein Grund langsamer zu fahren <sup>b</sup>
	$\beta$ (se( $\beta$ )) <b>B</b> / Exp( <b>B</b> ) <sup>c</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) <b>B</b> / Exp( <b>B</b> ) <sup>c</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) <b>B</b> / Exp( <b>B</b> ) <sup>c</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) <b>B</b> / Exp( <b>B</b> ) <sup>c</sup>
Gruppenzugehörigkeit: Kontrollgruppe (Referenz: Prüfgruppe)	-0,348* (0,147) -0,126	-0,336* (0,141) -0,127	0,218 (0,142) 0,082	-0,155 (0,236) 0,856
Geschlecht des Befragten: Männlich (Referenz: Weiblich)	0,024 (0,146) 0,009	0,266 (0,140) 0,100	-0,106 (0,141) -0,039	0,341 (0,232) 1,407
Alter des Befragten	-0,042 (0,038) -0,070	0,069 (0,036) 0,120	-0,048 (0,037) -0,082	0,050 (0,059) 1,051
Ausbildungsstatus: In Ausbildung (Referenz: Schüler)	0,020 (0,178) 0,007	-0,179 (0,172) -0,067	-0,151 (0,172) -0,056	0,066 (0,284) 1,068
Schulabschluss: (Fach-)Abitur (Referenz: Bis Mittlere Reife)	-0,017 (0,171) -0,005	0,076 (0,165) 0,025	0,020 (0,165) 0,006	0,086 (0,277) 1,090
Bundesland: Neue Bundesländer (Referenz Alte Bundesländer)	0,011 (0,184) 0,003	-0,096 (0,175) -0,029	-0,048 (0,177) -0,014	0,291 (0,287) 1,338
Migrationshintergrund (Referenz: Kein Migrationshintergrund)	-0,083 (0,235) -0,018	-0,438 (0,230) -0,098	0,291 (0,226) 0,066	-0,273 (0,399) 0,761
Derzeit in Fahrausbildung (Referenz: Nicht in Fahrausbildung)	-0,158 (0,269) -0,034	0,002 (0,258) 0,001	-0,471 (0,257) -0,105	-0,132 (0,424) 0,876
Nutzungshäufigkeit mot. Zweiräder: Mind. mehrmals im Monat (Referenz: Max. einmal im Monat)	-0,138 (0,189) -0,042	-0,025 (0,181) -0,008	0,056 (0,182) 0,018	0,708* (0,289) 2,030
Nutzungshäufigkeit Pkw: Mind. mehrmals im Monat (Referenz: Max. einmal im Monat)	0,175 (0,264) 0,039	-0,241 (0,259) -0,054	-0,417 (0,253) -0,096	0,196 (0,425) 1,217
Konstante	0,919 (0,717)	-0,996 (0,689)	1,455* (0,691)	-0,155 (0,236)
Anzahl (n)	397	393	395	393
Modellgüte (R <sup>2</sup> / f <sup>2</sup> ) <sup>d</sup>	0,000 0,000	0,019 0,019	0,018 0,018	0,046 0,048

<sup>a</sup> Die abhängige Variable enthält die Veränderung der Angaben zur Normeinhaltung und des vorausschauenden Fahrens zwischen den Befragungszeitpunkten  $t_0$  und  $t_2$ .

<sup>b</sup> Die Variable wurde dichotomisiert. Der Wert „1“ wurde dann vergeben, wenn eine Erhöhung in der abhängigen Variable zwischen  $t_0$  und  $t_2$  stattgefunden hat. Falls keine Veränderung oder eine Reduktion in der abhängigen Variable zwischen den Befragungszeitpunkten aufgetreten ist, wurde dies mit dem Wert „0“ kodiert.

<sup>c</sup> Das „ $\beta$ “ bezeichnet den unstandardisierten Regressionskoeffizienten. p-Werte  $< 0,05$  und  $\geq 0,01$  werden mit \*, p-Werte  $< 0,01$  und  $\geq 0,001$  werden mit \*\* und p-Werte  $< 0,001$  werden mit \*\*\* gekennzeichnet. Das „se( $\beta$ )“ bezeichnet den Standardfehler des Regressionskoeffizienten. Das „B“ bezeichnet den standardisierten Regressionskoeffizienten und wird bei linearen Regressionsmodellen abgetragen. Das „Exp(B)“ bezeichnet das Odds Ratio und wird im Fall logistischer Regressionsmodelle abgetragen. Um welchen Koeffizienten es sich handelt, wird durch eine Fettmarkierung angezeigt.

<sup>d</sup> Im Falle linearer Regressionen wird das korrigierte R<sup>2</sup> berichtet, im Falle logistischer Regressionen wird das R<sup>2</sup> nach Nagelkerke angeführt. Das f<sup>2</sup> berechnet sich als R<sup>2</sup> / (1 - R<sup>2</sup>)

**Tab. A6-9b:** Ergebnisse der Regressionsanalysen zur Veränderung der Einstellungen zur Normeinhaltung zwischen den Befragungszeitpunkten  $t_0$  und  $t_2$  (Teil 2 von 2)

Merkmal	Cohens d
<i>Normeinhaltung und vorausschauendes Fahren</i> Verantwortung für andere als Fahrer PG- / KG-Vergleich	0,018

**Tab. A6-9-eff:** Effektstärken (Cohens d) des in Abschnitt 6.2 getesteten Zusammenhangs der Veränderung der Angaben zur Normeinhaltung und zum vorausschauenden Fahren mit der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit zwischen  $t_0$  und  $t_2$

Merkmal	Cramers V
Selbstberichtete Veränderungen der Einstellungen zur Normeinhaltung	0,249

**Tab. A6-10:** Effektstärke (Cramers V) des in Abschnitt 6.2 getesteten Zusammenhangs der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit mit selbstberichteten Veränderungen der Einstellungen zur Normeinhaltung zum Zeitpunkt  $t_2$ )

Merkmal	Cramers V
<i>Art der selbstberichteten Veränderungen der Einstellungen zur Normeinhaltung</i>	
Erhöhte Aufmerksamkeit	0,097
Vorausschauender / ruhiger / sicherer fahren	0,091
Gefahrenbewusstsein	-
Beachtung anderer Verkehrsteilnehmer	-
Alkohol	-
Gurtsicherung	-
Geschwindigkeit	-
Ablenkung	-
Sonstiges	0,172

**Tab. A6-11-eff:** Effektstärken (Cramers V) des in Abschnitt 6.2 getesteten Zusammenhangs der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit mit selbstberichteten Veränderungen der Einstellungen zur Normeinhaltung zum Zeitpunkt  $t_2$

besserer Umgang beim Fahren, Merken, wie es ist mit Alkohol zu fahren, Wie es ist, einen Unfall zu bauen( Simulator)

Pflichtbewusstsein

Sitzeinstellung, mehr Achtung im Straßenverkehr auf andere, bei einem Unfall weiß ich wie ich mich besser verhalten kann

mehr Respekt und Verständnis vom Verhalten im Straßenverkehr

Respekt vor dem Verkehr

Halte ich mehr Abstand, da mein Reaktionstest nur ausreichend war.

Ich achte mehr darauf mit wem ich fahre

Ich habe mir mal wieder vor Augen halten lassen, wie Machtlos man eigentlich sein kann im Bezug auf die Kräfte die so ein Motor/Auto aufbringen kann.

Sicherheitsabstand ist definitiv höher.

Bessere Regeln einhalten

Nachdenken über mögliche Folgen eines Unfalls, verbesserte Unfallverhütung.

Als Beifahrer aufzupassen

man fühlt sich sicherer

dass nicht nur man selber für sich verantwortlich ist im Straßenverkehr, sondern dass man auch für andere Personen Verantwortung trägt.

weiss ich jetzt, wie ich mich verhalte, wenn ich einen Unfall mit einem überschlagenen Auto habe und das mein Sicherheitsgurt, bei einer Gefahrenbremsung, mir mein Leben retten kann.

Achte ich mehr darauf, wie sich andere als Fahrer/Beifahrer verhalten.

Verstärkung des Gefahrenbewusstseins, Vorsicht gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern, Verantwortungsbewusstsein

Ich achte bewusst mehr auf Vorfahrt und die StVO, auch wenn ich noch keinen Führerschein habe

die Fahrzeugwahl

Gegenseitige Rücksicht

Das Unverständnis gegenüber Autofahrern, die aber kein Auto fahren können und damit völlig überfordert sind, ist bei weitem größer geworden.

Veränderungen der Bus und Bahn Verbindungen

In Fahrstunden selber Auto gefahren

habe ich jetzt Fahrpraxis

Leicht rasanter geworden

ich weiß viel mehr und weiß worauf ich alles achten muss.

bin ich sicherer geworden und kann Situationen besser abschätzen.

kontrolliere ich eher ob ich Licht an habe

verkehrsgerechteres fahren

**Tab. A6-11-sons-a:** Prüf- und Kontrollgruppe: Art der selbstberichteten Veränderungen der Einstellungen zur Normeinhaltung; Befragungszeitpunkt  $t_2$ ; Einzelnennungen Sonstiges (Teil 1 von 2)

Fahre ich nun öfters sehr gelassen( natürlich auch aufmerksam) und ruhig, manchmal jedoch auch sehr emotional und unvorsichtig. Obwohl man weiß, das es falsch ist. Man muss sich einfach im Griff haben und kontrollieren können. Was nicht immer einfach ist

dass man anders fährt im tatsächlichen Straßenverkehr als in der Fahrschule..

Rücksichtslosigkeit im Stau durch Stress

Ich fahre sicherer, gelegentlich auch schneller

die Sicherheit in Bezug auf den Umgang mit den Verkehrsregeln

**Tab. A6-11-sons-b:** Prüf- und Kontrollgruppe: Art der selbstberichteten Veränderungen der Einstellungen zur Normeinhaltung; Befragungszeitpunkt  $t_2$ ; Einzelnennungen Sonstiges (Teil 2 von 2)

Einflussgröße	Abhängige Variable: Allgemeines Verkehrsverhalten <sup>a</sup>				
	Anlegung des Sicherheitsgurts <sup>b</sup>	Anhalten an roten Ampeln als Radfahrer <sup>c</sup>	Tragen eines Helms auf dem mot. Zweirad <sup>c</sup>	Festlegen eines designierten Fahrers <sup>c</sup>	Achten auf nüchternen Fahrer <sup>c</sup>
	$\beta$ (se( $\beta$ )) <b>B / Exp(B)</b> <sup>d</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) <b>B / Exp(B)</b> <sup>d</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) <b>B / Exp(B)</b> <sup>d</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) <b>B / Exp(B)</b> <sup>d</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) <b>B / Exp(B)</b> <sup>d</sup>
Gruppenzugehörigkeit: Kontrollgruppe (Referenz: Prüfgruppe)	-0,239 (0,198) 0,787	-0,016 (0,009) -0,030	0,009 (0,011) 0,016	0,002 (0,010) 0,004	0,006 (0,009) 0,012
Geschlecht des Befragten: Männlich (Referenz: Weiblich)	-0,569** (0,179) 0,566	0,082*** (0,008) 0,164	0,037*** (0,010) 0,073	0,075*** (0,009) 0,156	0,074*** (0,008) 0,155
Alter des Befragten	-0,100** (0,032) 0,905	0,000 (0,002) 0,001	0,004 (0,002) 0,036	0,002 (0,002) 0,016	0,005** (0,002) 0,053
Ausbildungsstatus: In Ausbildung (Referenz: Schüler)	0,019 (0,197) 1,019	0,032** (0,010) 0,059	-0,005 (0,013) -0,009	-0,018 (0,011) -0,036	-0,003 (0,010) -0,006
Schulabschluss: (Fach-)Abitur (Referenz: Bis Mittlere Reife)	0,852*** (0,182) 2,344	-0,009 (0,009) -0,017	-0,012 (0,011) -0,024	-0,034*** (0,010) -0,071	-0,018* (0,009) -0,037
Bundesland: Neue Bundesländer (Referenz Alte Bundesländer)	0,072 (0,200) 1,075	-0,035*** (0,009) -0,064	-0,010 (0,012) -0,018	-0,029** (0,011) -0,054	0,001 (0,010) 0,001
Migrationshintergrund (Referenz: Kein Migrationshintergrund)	-0,776*** (0,182) 0,460	0,019 (0,010) 0,030	0,103*** (0,013) 0,164	0,049*** (0,012) 0,079	0,001 (0,011) 0,001
Derzeit in Fahrausbildung (Referenz: Nicht in Fahrausbildung)	-0,072 (0,199) 0,930	0,003 (0,010) 0,005	0,001 (0,012) 0,001	-0,002 (0,012) -0,004	-0,013 (0,010) -0,023
Nutzungshäufigkeit mot. Zweiräder: Mind. mehrmals im Monat (Referenz: Max. einmal im Monat)	-0,525* (0,224) 0,592	0,030 (0,012) 0,042	-0,060*** (0,013) -0,100	0,018 (0,012) 0,029	0,037** (0,012) 0,056
Nutzungshäufigkeit Pkw: Mind. mehrmals im Monat (Referenz: Max. einmal im Monat)	0,461* (0,208) 1,585	0,014 (0,010) 0,028	-0,028* (0,012) -0,056	-0,063 (0,011) -0,132	-0,013 (0,010) -0,027
Konstante	5,218*** (0,605)	0,118*** (0,034)	0,041 (0,043)	0,105** (0,038)	0,013 (0,035)
Anzahl (n)	3.960	3.910	2.461	2.760	3.350
Modellgüte ( $R^2 / \hat{r}^2$ ) <sup>e</sup>	0,079 0,086	0,045 0,047	0,050 0,053	0,059 0,063	0,033 0,034

<sup>a</sup> Die Ursprungsvariablen enthalten die Werte „1“ = „Nie“ bis „7“ = „Immer“. Die Werte 2 bis 6 stellen Abstufungen dieser Extreme dar.

<sup>b</sup> Die Variable wurde dichotomisiert. Der Wert „1“ stellt die Antwortkategorien 2 bis 6 dar, die restlichen Antwortkategorien sind mit dem Wert „0“ kodiert.

<sup>c</sup> Die Variable wurde transformiert, um eine annähernde Normalverteilung herzustellen. Koeffizienten mit positivem Vorzeichen kennzeichnen negative Zusammenhänge zwischen Einflussgröße und abhängiger Variable und umgekehrt.

<sup>c</sup> Das „ $\beta$ “ bezeichnet den unstandardisierten Regressionskoeffizienten. p-Werte  $< 0,05$  und  $\geq 0,01$  werden mit \*, p-Werte  $< 0,01$  und  $\geq 0,001$  werden mit \*\* und p-Werte  $< 0,001$  werden mit \*\*\* gekennzeichnet. Das „se( $\beta$ )“ bezeichnet den Standardfehler des Regressionskoeffizienten. Das „B“ bezeichnet den standardisierten Regressionskoeffizienten und wird bei linearen Regressionsmodellen abgetragen. Das „Exp(B)“ bezeichnet das Odds Ratio und wird im Fall logistischer Regressionsmodelle abgetragen. Um welchen Koeffizienten es sich handelt, wird durch eine Fettdruckmarkierung angezeigt.

<sup>d</sup> Im Falle linearer Regressionen wird das korrigierte  $R^2$  berichtet, im Falle logistischer Regressionen wird das  $R^2$  nach Nagelkerke angeführt. Das  $\hat{r}^2$  berechnet sich als  $R^2 / (1 - R^2)$

**Tab. A7-2a:** Ergebnisse der Regressionsanalysen zum allgemeinen Verkehrsverhalten; Befragungszeitpunkt  $t_0$  (Teil 1 von 3)

Einflussgröße	Abhängige Variable: Allgemeines Verkehrsverhalten <sup>a</sup>			
	An Kreuzungen langsam heranfahren	Pause einlegen bei Müdigkeit	Anpassung der Geschwindigkeit <sup>b</sup>	Absichtserkennung anderer Fahrer <sup>b</sup>
	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sub>c</sub>	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sub>c</sub>	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sub>c</sub>	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sub>c</sub>
Gruppenzugehörigkeit: Kontrollgruppe (Referenz: Prüfgruppe)	0,321*** (0,080) 0,093	0,046 (0,088) 0,012	-0,009 (0,012) -0,018	-0,007 (0,012) -0,015
Geschlecht des Befragten: Männlich (Referenz: Weiblich)	-0,562*** (0,075) -0,170	-0,601*** (0,083) -0,164	0,085*** (0,011) 0,175	0,016 (0,011) 0,034
Alter des Befragten	-0,020 (0,017) -0,029	-0,048* (0,019) -0,064	0,009*** (0,002) 0,094	0,002 (0,002) 0,024
Ausbildungsstatus: In Ausbildung (Referenz: Schüler)	-0,032 (0,084) -0,010	-0,363*** (0,093) -0,099	0,029* (0,012) 0,061	0,014 (0,012) 0,029
Schulabschluss: (Fach-)Abitur (Referenz: Bis Mittlere Reife)	-0,098 (0,081) -0,029	-0,064 (0,089) -0,017	-0,011 (0,012) -0,021	-0,014 (0,012) -0,027
Bundesland: Neue Bundesländer (Referenz: Alte Bundesländer)	0,006 (0,091) 0,001	0,269** (0,101) 0,061	-0,030* (0,012) -0,051	0,001 (0,013) 0,001
Migrationshintergrund (Referenz: Kein Migrationshintergrund)	0,140 (0,100) 0,031	-0,023 (0,111) -0,005	0,009 (0,015) 0,014	0,025 (0,015) 0,039
Derzeit in Fahrausbildung (Referenz: Nicht in Fahrausbildung)	0,174 (0,128) 0,032	-0,189 (0,142) -0,032	0,034 (0,019) 0,043	0,028 (0,019) 0,036
Nutzungshäufigkeit mot. Zweiräder: Mind. mehrmals im Monat (Referenz: Max. einmal im Monat)	-0,117 (0,091) -0,032	-0,034 (0,101) -0,008	0,032* (0,013) 0,060	-0,024 (0,013) -0,046
Nutzungshäufigkeit Pkw: Mind. mehrmals im Monat (Referenz: Max. einmal im Monat)	-0,313** (0,119) -0,063	-0,058 (0,132) -0,011	0,050** (0,017) 0,068	-0,001 (0,017) -0,002
Konstante	6,090*** (0,333)	6,539*** (0,370)	-0,072 (0,048)	0,188*** (0,049)
Anzahl (n)	2.019	2.014	2.021	2.024
Modellgüte (R <sup>2</sup> / f <sup>2</sup> ) <sup>d</sup>	0,038 0,040	0,045 0,047	0,058 0,062	0,004 0,004

<sup>a</sup> Die Ursprungsvariablen enthalten die Werte „1“ = „Nie“ bis „7“ = „Immer“. Die Werte 2 bis 6 stellen Abstufungen dieser Extreme dar.

<sup>b</sup> Die Variable wurde transformiert, um eine annähernde Normalverteilung herzustellen. Koeffizienten mit positivem Vorzeichen kennzeichnen negative Zusammenhänge zwischen Einflussgröße und abhängiger Variable und umgekehrt.

<sup>c</sup> Das „ $\beta$ “ bezeichnet den unstandardisierten Regressionskoeffizienten. p-Werte < 0,05 und  $\geq$  0,01 werden mit einem \* gekennzeichnet, p-Werte < 0,01 und  $\geq$  0,001 werden mit einem \*\* und p-Werte < 0,001 werden mit einem \*\*\* gekennzeichnet. Das „se( $\beta$ )“ bezeichnet den Standardfehler des Regressionskoeffizienten. Das „B“ bezeichnet den standardisierten Regressionskoeffizienten und wird bei linearen Regressionsmodellen abgetragen.

<sup>d</sup> Es wird das korrigierte R<sup>2</sup> berichtet. Das f<sup>2</sup> berechnet sich als R<sup>2</sup> / (1 - R<sup>2</sup>)

**Tab. A7-2b:** Ergebnisse der Regressionsanalysen zum allgemeinen Verkehrsverhalten; Befragungszeitpunkt t<sub>0</sub> (Teil 2 von 3)

Einflussgröße	Abhängige Variable: Allgemeines Verkehrsverhalten <sup>a</sup>			
	Einhaltung des Mindestabstands	Überlegtes Überholen <sup>b</sup>	Achten auf Radfahrer beim Abbiegen <sup>b</sup>	Ausreichender Abstand beim Überholen <sup>b</sup>
	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sub>c</sub>	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sub>c</sub>	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sub>c</sub>	$\beta$ (se( $\beta$ )) B <sub>c</sub>
Gruppenzugehörigkeit: Kontrollgruppe (Referenz: Prüfgruppe)	0,166* (0,066) 0,058	-0,022* (0,010) -0,047	-0,001 (0,012) -0,003	-0,017 (0,012) -0,034
Geschlecht des Befragten: Männlich (Referenz: Weiblich)	-0,283*** (0,061) -0,104	0,065*** (0,010) 0,149	0,018 (0,001) 0,039	0,069*** (0,011) 0,143
Alter des Befragten	-0,049** (0,014) -0,087	0,008*** (0,002) 0,089	-0,002 (0,012) -0,019	0,005 (0,003) 0,046
Ausbildungsstatus: In Ausbildung (Referenz: Schüler)	-0,286*** (0,069) -0,105	0,020 (0,011) 0,047	0,002 (0,012) 0,003	0,032* (0,012) 0,066
Schulabschluss: (Fach-)Abitur (Referenz: Bis Mittlere Reife)	-0,067 (0,066) -0,024	-0,028** (0,011) -0,061	0,016 (0,012) 0,032	0,017 (0,012) 0,034
Bundesland: Neue Bundesländer (Referenz: Alte Bundesländer)	0,124 (0,075) 0,038	-0,012 (0,012) -0,024	0,027* (0,013) 0,046	0,009 (0,013) 0,016
Migrationshintergrund (Referenz: Kein Migrationshintergrund)	-0,002 (0,082) -0,001	0,023 (0,013) 0,040	0,006 (0,015) 0,010	-0,006 (0,015) -0,008
Derzeit in Fahrausbildung (Referenz: Nicht in Fahrausbildung)	0,061 (0,105) 0,014	0,022 (0,017) 0,031	0,024 (0,019) 0,032	-0,002 (0,019) -0,003
Nutzungshäufigkeit mot. Zweiräder: Mind. mehrmals im Monat (Referenz: Max. einmal im Monat)	-0,227** (0,075) -0,075	0,034** (0,012) 0,070	0,006 (0,013) 0,012	0,028* (0,013) 0,051
Nutzungshäufigkeit Pkw: Mind. mehrmals im Monat (Referenz: Max. einmal im Monat)	-0,080 (0,098) -0,019	-0,025 (0,016) -0,038	0,011 (0,017) 0,016	-0,002 (0,018) -0,003
Konstante	6,967*** (0,274)	-0,022 (0,044)	0,202*** (0,049)	0,053 (0,049)
Anzahl (n)	2.025	2.022	2.012	2.016
Modellgüte (R <sup>2</sup> / f <sup>2</sup> ) <sup>d</sup>	0,040 0,042	0,051 0,054	0,001 0,001	0,028 0,029

<sup>a</sup> Die Ursprungsvariablen enthalten die Werte „1“ = „Nie“ bis „7“ = „Immer“. Die Werte 2 bis 6 stellen Abstufungen dieser Extreme dar.

<sup>b</sup> Die Variable wurde transformiert, um eine annähernde Normalverteilung herzustellen. Koeffizienten mit positivem Vorzeichen kennzeichnen negative Zusammenhänge zwischen Einflussgröße und abhängiger Variable und umgekehrt.

<sup>c</sup> Das „ $\beta$ “ bezeichnet den unstandardisierten Regressionskoeffizienten. p-Werte < 0,05 und  $\geq$  0,01 werden mit einem \* gekennzeichnet, p-Werte < 0,01 und  $\geq$  0,001 werden mit einem \*\* und p-Werte < 0,001 werden mit einem \*\*\* gekennzeichnet. Das „se( $\beta$ )“ bezeichnet den Standardfehler des Regressionskoeffizienten. Das „B“ bezeichnet den standardisierten Regressionskoeffizienten und wird bei linearen Regressionsmodellen abgetragen.

<sup>d</sup> Es wird das korrigierte R<sup>2</sup> berichtet. Das f<sup>2</sup> berechnet sich als R<sup>2</sup> / (1 - R<sup>2</sup>)

**Tab. A7-2c:** Ergebnisse der Regressionsanalysen zum allgemeinen Verkehrsverhalten; Befragungszeitpunkt t<sub>0</sub> (Teil 3 von 3)

Einflussgröße	Abhängige Variable: Veränderung des allgemeinen Verkehrsverhaltens <sup>a</sup>					
	Anhalten an roten Ampeln als Radfahrer <sup>b</sup>	An Kreuzungen langsam herankommen	Pause einlegen bei Müdigkeit	Absichtserkennung anderer Fahrer <sup>b</sup>	Einhaltung des Mindestabstands <sup>b</sup>	Ausreichender Abstand beim Überholen
	$\beta$ (se( $\beta$ )) B / Exp(B) <sup>c</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) B / Exp(B) <sup>c</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) B / Exp(B) <sup>c</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) B / Exp(B) <sup>c</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) B / Exp(B) <sup>c</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) B / Exp(B) <sup>c</sup>
Gruppenzugehörigkeit: Kontrollgruppe (Referenz: Prüfgruppe)	-0,150 (0,223) 0,860	0,199 (0,158) 0,067	0,130 (0,143) 0,061	0,045 (0,255) 1,046	-0,497* (0,247) 0,608	0,080 (0,117) 0,036
Geschlecht des Befragten: Männlich (Referenz: Weiblich)	0,765*** (0,216) 2,148	-0,076 (0,157) -0,026	0,013 (0,036) 0,023	-0,114 (0,256) 0,892	0,315 (0,241) 1,370	0,191 (0,116) 0,085
Alter des Befragten	0,066 (0,058) 1,068	0,018 (0,040) 0,028	0,163 (0,143) 0,061	0,001 (0,066) 1,001	0,106 (0,058) 1,112	0,025 (0,030) 0,051
Ausbildungsstatus: In Ausbildung (Referenz: Schüler)	-0,236 (0,301) 0,790	0,137 (0,191) 0,045	0,060 (0,173) 0,022	-0,213 (0,316) 0,808	0,013 (0,288) 1,014	-0,003 (0,141) -0,001
Schulabschluss: (Fach-)Abitur (Referenz: Bis Mittlere Reife)	-0,312 (0,242) 0,732	0,185 (0,184) 0,053	0,057 (0,167) 0,018	0,274 (0,312) 1,315	-0,136 (0,280) 0,873	0,172 (0,136) 0,066
Bundesland: Neue Bundesländer (Referenz: Alte Bundesländer)	0,058 (0,256) 1,060	0,053 (0,197) 0,014	-0,186 (0,179) -0,054	-0,215 (0,337) 0,807	0,531 (0,292) 1,700	0,074 (0,147) 0,026
Migrationshintergrund (Referenz: Kein Migrationshintergrund)	-0,255 (0,352) 0,775	-0,252 (0,255) -0,050	-0,144 (0,231) -0,032	0,687 (0,367) 1,988	0,407 (0,376) 1,503	-0,367 (0,189) -0,098
Derzeit in Fahrausbildung (Referenz: Nicht in Fahrausbildung)	0,219 (0,277) 1,245	0,060 (0,282) 0,012	-0,042 (0,255) -0,009	0,184 (0,440) 1,202	0,382 (0,417) 1,466	-0,159 (0,209) -0,043
Nutzungshäufigkeit mot. Zweiräder: Mind. mehrmals im Monat (Referenz: Max. einmal im Monat)	0,002 (0,305) 1,002	-0,068 (0,203) -0,020	0,080 (0,185) 0,025	-0,113 (0,337) 0,893	0,099 (0,311) 1,104	-0,077 (0,151) -0,029
Nutzungshäufigkeit Pkw: Mind. mehrmals im Monat (Referenz: Max. einmal im Monat)	0,303 (0,272) 1,354	0,147 (0,271) 0,031	-0,050 (0,245) -0,012	-0,355 (0,418) 0,701	-0,164 (0,409) 0,849	0,393 (0,201) 0,110
Konstante	-3,122** (0,995)	-0,720 (0,760)	-0,564 (0,690)	-1,089 (1,246)	-2,923** (1,119)	-1,140* (0,564)
Anzahl (n)	757	409	407	409	409	407
Modellgüte ( $R^2 / f^2$ ) <sup>d</sup>	0,027 0,028	-0,011 -0,011	-0,013 -0,013	0,031 0,032	0,051 0,054	0,023 0,024

<sup>a</sup> Die abhängige Variable enthält die Veränderung der Angaben des allgemeinen Verkehrsverhaltens zwischen den Befragungszeitpunkten  $t_0$  und  $t_2$ .

<sup>b</sup> Die Variable wurde dichotomisiert. Der Wert „1“ wurde dann vergeben, wenn eine Erhöhung in der abhängigen Variable zwischen  $t_0$  und  $t_2$  stattgefunden hat. Falls keine Veränderung oder eine Reduktion in der abhängigen Variable zwischen den Befragungszeitpunkten aufgetreten ist, wurde dies mit dem Wert „0“ kodiert.

<sup>c</sup> Das „ $\beta$ “ bezeichnet den unstandardisierten Regressionskoeffizienten. p-Werte  $< 0,05$  und  $\geq 0,01$  werden mit \*, p-Werte  $< 0,01$  und  $\geq 0,001$  werden mit \*\* und p-Werte  $< 0,001$  werden mit \*\*\* gekennzeichnet. Das „se( $\beta$ )“ bezeichnet den Standardfehler des Regressionskoeffizienten. Das „B“ bezeichnet den standardisierten Regressionskoeffizienten und wird bei linearen Regressionsmodellen abgetragen. Das „Exp(B)“ bezeichnet das Odds Ratio und wird im Fall logistischer Regressionsmodelle abgetragen. Um welchen Koeffizienten es sich handelt, wird durch eine Fettmarkierung angezeigt.

<sup>d</sup> Im Falle linearer Regressionen wird das korrigierte  $R^2$  berichtet, im Falle logistischer Regressionen wird das  $R^2$  nach Nagelkerke angeführt. Das  $f^2$  berechnet sich als  $R^2 / (1 - R^2)$ .

**Tab. A7-4-reg:** Ergebnisse der Regressionsanalysen zur Veränderung des allgemeinen Verkehrsverhaltens zwischen den Befragungszeitpunkten  $t_0$  und  $t_2$

Merkmal	Cohens d
<i>Allgemeines Verkehrsverhalten</i>	
Anlegung des Sicherheitsgurts PG- / KG-Vergleich	0,077
Tragen eines Helms auf dem Zweirad PG- / KG-Vergleich	0,112
Festlegen eines designierten Fahrers PG- / KG-Vergleich	0,112
Fahrer bleibt nüchtern PG- / KG-Vergleich	0,021
Anpassung der Geschwindigkeit PG- / KG-Vergleich	0,029
Überlegtes Überholen PG- / KG-Vergleich	0,025
Achten auf Radfahrer beim Abbiegen PG- / KG-Vergleich	0,011

**Tab. A7-4-eff:** Effektstärken (Cohens d) der in Abschnitt 7.1 getesteten Zusammenhänge der Veränderung der Angaben zum allgemeinen Verkehrsverhalten mit der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit zwischen  $t_0$  und  $t_2$

Merkmal	Cramers V
Selbstberichtete Veränderungen zum allgemeinen Verkehrsverhalten	0,138

**Tab. A7-5:** Effektstärke (Cramers V) des in Abschnitt 7.1 getesteten Zusammenhangs der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit mit selbstberichteten Veränderungen zum allgemeinen Verkehrsverhalten zum Zeitpunkt  $t_2$

Merkmal	Cramers V
<i>Art der selbstberichteten Veränderungen zum allgemeinen Verkehrsverhalten</i>	
Aufmerksamer / vorsichtiger / sicherer Fahren	0,99
Vorausschauendes Fahren	0,073
Bewusstsein für eigene Fähigkeiten / bewussteres Handeln	0,073
Geschwindigkeit	0,012
Gurtsicherung	0,050
Sonstiges	0,136

**Tab. A7-6:** Effektstärke (Cramers V) des in Abschnitt 7.1 getesteten Zusammenhangs der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit mit der Art der selbstberichteten Veränderungen zum allgemeinen Verkehrsverhalten zum Zeitpunkt  $t_2$

Erfahrungen von Polizisten, Experten; mehr Wissen;  
 Es kann schnelles etwas passieren als man denkt  
 Auch wenn ich schon vorher immer darauf geachtet habe, dass meine Kollegen kein/-e Alkohol/Drogen zu sich nehmen, achte ich nun noch mehr darauf.  
 Es war interessant, wie man bei einem Unfall aus dem Wagen herauskommt  
 Das Abschnallen nach einem Überschlag gelernt  
 habe ich im Überschlagsimulator gelernt, wie ich mich bei einem Überschlag verhalten soll  
 Respekt vor meinem Führerschein  
 Benutze ich mein Smartphone sehr viel seltener, als vorher.  
 Höherer Abstand  
 Den toten Winkel eines LKW's vermeiden  
 weiß ich jetzt, wie schnell etwas passieren kann.  
 immer und überall mit den Fehlern anderer rechnen und auch bei mir.

**Tab. A7-6-sons-a:** Prüf- und Kontrollgruppe: Art der selbstberichteten Veränderungen zum allgemeinen Verkehrsverhalten; Befragungszeitpunkt  $t_2$ ; Einzelnennungen Sonstiges (Teil 1 von 2)

mehr Abstand halten

Benutzung des Smartphones während der Fahrt

schätze ich die Sicherheit im Straßenverkehr als viel wichtiger ein.

Ich achte mehr darauf was Erwachsene falsch machen und weise Sie darauf hin

Andere auf falsches Fahren hinweisen

Möchte ich den Autoführerschein doch schon mit 16 1/2 Jahren anfangen...  
Fahren hat mir nämlich Spaß gemacht

Niederländische Führerscheine sollten in Deutschland nicht angesehen werden.

Darf ich jetzt alleine fahren und bin nicht mehr so genau

Fahre als Fahrradfahrer häufiger über gerade rot gewordene Ampeln

Weniger vorsichtig geworden

andere Sichtweise durch Beginn des Führerscheins

andere Ansichten bzgl. Fahren unter Zeitdruck

Die Einstellung der Autofahrer gegenüber anderen Autofahrern ist oft sehr gereizt bzw. denken viele nur an sich und vernachlässigen z.B. den Sicherheitsabstand oder Vorfahrtsregelungen.

Es gibt immer mehr verantwortungslose Fahrer im Straßenverkehr.

Ich habe weitere Erfahrungen gesammelt.

ist mir aufgefallen das viele Menschen , zu emotional fahren und sich vieler Gefahren nicht bewusst sind oder ( was wahrscheinlicher ist) diese bewusst ausblenden.

bin ich der Meinung, dass manche Menschen nochmal in die Führerschein Prüfung müssen wenn sie z.b. bei freier Fläche 40 statt erlaubten 100 fahren und dadurch darauffolgende Fahrzeuge zu riskantem Überholen verleiten

Busse benutzen die überfüllt sind birgt ein Risiko

Meine Einstellung insgesamt vielleicht etwas da ich jetzt selber Fahrschule mache

Bessere Kenntnisse meines Fahrzeugs

Ich kann Die Rad Fahrer nicht leiden, die die Fußgänger Ampel nehmen weil deren Ampel rot war

das Smartphones am Steuer nach wie vor sehr gefährlich. Leider denken viele Menschen da nicht dran

**Tab. A7-6-sons-b:** Prüf- und Kontrollgruppe: Art der selbstberichteten Veränderungen zum allgemeinen Verkehrsverhalten; Befragungszeitpunkt  $t_2$ ; Einzelnennungen Sonstiges (Teil 2 von 2)

Einflussgröße	Abhängige Variable: Fehlverhaltensweisen in den letzten zwei Wochen <sup>a</sup>				
	Mehr als 10 km/h zu schnell gefahren	Dichtes Auffahren	Überholen trotz Gegenverkehr	Fahren nach Alkoholkonsum	Benutzung des Handy am Steuer
	$\beta$ (se( $\beta$ )) <sub>b</sub> Exp(B) <sup>b</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) <sub>b</sub> Exp(B) <sup>b</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) <sub>b</sub> Exp(B) <sup>b</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) <sub>b</sub> Exp(B) <sup>b</sup>	$\beta$ (se( $\beta$ )) <sub>b</sub> Exp(B) <sup>b</sup>
Gruppenzugehörigkeit: Kontrollgruppe (Referenz: Prüfgruppe)	0,204 (0,128) 1,226	-0,023 (0,104) 0,977	-0,049 (0,133) 0,952	0,099 (0,173) 1,104	-0,049 (0,109) 0,952
Geschlecht des Befragten: Männlich (Referenz: Weiblich)	0,552*** (0,121) 1,737	0,478*** (0,096) 1,614	1,092*** (0,133) 2,980	0,901*** (0,176) 2,461	0,140 (0,102) 1,150
Alter des Befragten	0,098** (0,032) 1,103	0,076** (0,001) 1,079	0,064* (0,025) 1,066	0,123*** (0,030) 1,131	0,254*** (0,026) 1,289
Ausbildungsstatus: In Ausbildung (Referenz: Schüler)	0,759*** (0,146) 2,136	0,549*** (0,109) 1,731	0,467*** (0,133) 1,596	0,446* (0,174) 1,563	0,596*** (0,112) 1,814
Schulabschluss: (Fach-)Abitur (Referenz: Bis Mittlere Reife)	0,078 (0,134) 1,081	0,050 (0,105) 1,051	-0,336** (0,126) 0,714	0,068 (0,166) 1,070	-0,159 (0,110) 0,853
Bundesland: Neue Bundesländer (Referenz Alte Bundesländer)	0,006 (0,149) 1,006	-0,204 (0,118) 0,815	0,591*** (0,141) 1,805	-0,044 (0,193) 0,957	-0,260* (0,126) 0,771
Migrationshintergrund (Referenz: Kein Migrationshintergrund)	0,096 (0,167) 1,100	-0,125 (0,130) 0,882	0,587*** (0,154) 1,799	0,271 (0,199) 1,311	0,486*** (0,137) 1,625
Derzeit in Fahrausbildung (Referenz: Nicht in Fahrausbildung)	0,157 (0,205) 1,170	-0,028 (0,166) 0,973	-0,124 (0,216) 0,883	0,089 (0,258) 1,093	-0,299 (0,186) 0,741
Nutzungshäufigkeit mot. Zweiräder: Mind. mehrmals im Monat (Referenz: Max. einmal im Monat)	0,798*** (0,170) 2,221	0,547*** (0,122) 1,728	0,342* (0,141) 1,407	0,618*** (0,176) 1,855	0,478*** (0,126) 1,612
Nutzungshäufigkeit Pkw: Mind. mehrmals im Monat (Referenz: Max. einmal im Monat)	1,610*** (0,173) 5,003	0,725*** (0,155) 2,064	0,658** (0,221) 1,931	0,084 (0,252) 1,087	1,094*** (0,184) 2,986
Konstante	-2,838*** (0,614)	-2,474*** (0,447)	-4,239 (0,526)	-5,814*** (0,640)	-6,319*** (0,524)
Anzahl (n)	2.013	2.011	2.010	2.007	2.013
Modellgüte (R <sup>2</sup> / f <sup>2</sup> ) <sup>c</sup>	0,153 0,181	0,089 0,098	0,137 0,159	0,082 0,089	0,211 0,267

<sup>a</sup> Die Ursprungsvariablen enthalten die Werte „1“ = „Nie“; „2“ = „1 Mal“; „3“ = „2-3 Mal“ sowie „4“ = „4 mal oder häufiger“. Die Variablen wurden dichotomisiert. Der Wert „1“ stellt die Antwortkategorie „Nie“ dar, die restlichen Antwortkategorien sind mit dem Wert „0“ kodiert

<sup>b</sup> Das „ $\beta$ “ bezeichnet den unstandardisierten Regressionskoeffizienten. p-Werte < 0,05 und  $\geq$  0,01 werden mit \*, p-Werte < 0,01 und  $\geq$  0,001 werden mit \*\* und p-Werte < 0,001 werden mit \*\*\* gekennzeichnet. Das „se( $\beta$ )“ bezeichnet den Standardfehler des Regressionskoeffizienten. Das „Exp(B)“ bezeichnet das Odds Ratio und wird als Maß der Effektstärke herangezogen.

<sup>c</sup> Es wird das R<sup>2</sup> nach Nagelkerke angeführt. Das f<sup>2</sup> berechnet sich als R<sup>2</sup> / (1 - R<sup>2</sup>)

**Tab. A7-8:** Ergebnisse der Regressionsanalysen zu Fehlverhaltensweisen in den letzten zwei Wochen; Befragungszeitpunkt t<sub>0</sub>

Einflussgröße	Abhängige Variable: Veränderung der Fehlverhaltensweisen in den letzten zwei Wochen <sup>a</sup>	
	Mehr als 10 km/h zu schnell gefahren	Dichtes Auffahren
	$\beta$ (se( $\beta$ )) B	$\beta$ (se( $\beta$ )) B
Gruppenzugehörigkeit: Kontrollgruppe (Referenz: Prüfgruppe)	-0,289* (0,129) -0,118	-0,130 (0,126) -0,054
Geschlecht des Befragten: Männlich (Referenz: Weiblich)	0,061 (0,128) 0,025	-0,059 (0,125) -0,025
Alter des Befragten	-0,028 (0,033) -0,053	-0,026 (0,032) -0,050
Ausbildungsstatus: In Ausbildung (Referenz: Schüler)	-0,221 (0,156) -0,089	-0,360 (0,152) -0,148
Schulabschluss: (Fach-)Abitur (Referenz: Bis Mittlere Reife)	-0,024 (0,150) -0,008	0,080 (0,146) 0,029
Bundesland: Neue Bundesländer (Referenz Alte Bundesländer)	0,169 (0,161) 0,054	0,142 (0,157) 0,046
Migrationshintergrund (Referenz: Kein Migrationshintergrund)	-0,144 (0,208) -0,035	-0,070 (0,202) -0,018
Derzeit in Fahrausbildung (Referenz: Nicht in Fahrausbildung)	0,070 (0,234) 0,017	0,048 (0,227) 0,012
Nutzungshäufigkeit mot. Zweiräder: Mind. mehrmals im Monat (Referenz: Max. einmal im Monat)	-0,249 (0,167) -0,086	-0,218 (0,162) -0,078
Nutzungshäufigkeit Pkw: Mind. mehrmals im Monat (Referenz: Max. einmal im Monat)	-0,271 (0,229) -0,068	0,075 (0,222) 0,019
Konstante	1,060 (0,624)	0,649 (0,606)
Anzahl (n)	406	405
Modellgüte ( $R^2 / f^2$ ) <sup>d</sup>	0,008 0,008	0,016 0,016

<sup>a</sup> Die abhängige Variable enthält die Veränderung der Angaben des Fahrverhaltens in den letzten 2 Wochen zwischen den Befragungszeitpunkten  $t_0$  und  $t_2$ .

<sup>b</sup> Das „ $\beta$ “ bezeichnet den unstandardisierten Regressionskoeffizienten. p-Werte  $< 0,05$  und  $\geq 0,01$  werden mit \*, p-Werte  $< 0,01$  und  $\geq 0,001$  werden mit \*\* und p-Werte  $< 0,001$  werden mit \*\*\* gekennzeichnet. Das „se( $\beta$ )“ bezeichnet den Standardfehler des Regressionskoeffizienten. Das „B“ bezeichnet den standardisierten Regressionskoeffizienten und wird bei linearen Regressionsmodellen abgetragen.

<sup>c</sup> Es wird das korrigierte  $R^2$  berichtet. Das  $f^2$  berechnet sich als  $R^2 / (1 - R^2)$

**Tab. A7-10-reg:** Ergebnisse der Regressionsanalysen zur Veränderung der Fehlverhaltensweisen in den letzten zwei Wochen zwischen den Befragungszeitpunkte  $t_0$  und  $t_2$

Merkmal	Cohens d
<i>Verkehrsverhalten in den letzten zwei Wochen</i>	
Überholen trotz Gegenverkehr PG- / KG-Vergleich	0,039
Fahren nach Alkoholgenuss PG- / KG-Vergleich	0,054
Handy am Steuer PG- / KG-Vergleich	0,030

**Tab. A7-10-eff:** Effektstärken (Cohens d) der in Abschnitt 7.2 getesteten Zusammenhänge der Veränderung der Angaben zu Fehlverhaltensweisen in den letzten zwei Wochen mit der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit zwischen  $t_0$  und  $t_2$

Nachdenklicher geworden

Rücksichtsvolleres Fahren, Mehr Ruhe beim Fahren

Ich halte den Straßenverkehr für noch gefährlicher als bisher.

Mehr nachdenken über das Fahren und Mitfahren

Ich bin durch den Führerschein test mittlerweile sehr überzeugt davon endlich mit dem Führerschein anzufangen.

Das doch mehr passieren kann als ich gedacht hätte

Fahren mit einer Gruppe

Pkw/Lkw sind Waffen, mit denen äußerst verantwortlich umgegangen werden muss. Unter Umständen können sie verheerende Schäden a

Mir ist aufgefallen, dass ich noch etwas zu gelassen in ein Auto einsteige. Durch diese Befragung hat sich meine Haltung gegenüber

Mir wurde klar, dass das Leben schneller vorbei sein kann, als man denkt.

Mir ist bewusst geworden wie schnell es zu einem Unfall kommen kann. Auch wenn man dabei nicht immer selbst die Schuld tragen muss.

Die Ansicht auf mögliche Gefahren und auch die Einsicht, dass man eventuell auch Opfer sein kann ohne schuld und deshalb noch vorsichtiger

Dass man sich nicht einfach ins Auto setzen sollte, wenn man müde ist. Und auch, dass junge Fahrer auf Gefahrensituationen vorbereiten

Ich hab Angst davor Auto zu fahren und achte immer besonders darauf das der Fahrer auch wirklich fahren kann

Ich benutze weniger das Auto

Ich bin noch nie gefahren, aber jetzt habe ich mehr Respekt davor

Ich habe mir die Risiken bewusst gemacht die beim Auto fahren passieren können.

Mich besser ein zu schätzen

Es hat bestätigt dass ich mit meiner Einstellung richtig liege: Sicherheit geht vor!

An alle Verkehrsregeln halten

ich weiß jetzt das Tuning in gewisser Weise illegal ist

Verhalten bei Überschlag

Ich steige vorsichtiger in ein motorisiertes Fahrzeug ein und habe mir mehr Gedanken über mögliche Gefahren gemacht

Die Aufklärungen bei den Aktionstagen von den jeweiligen Veranstaltern.

Ich stelle den Beifahrersitz und die Kopfstütze ein wenn ich in ein Auto steige.

Das man mehr darauf achtet, ob es so richtig ist oder man es doch besser machen könne

**Tab. A7-11a:** Kurzfristig umgesetzte Einstellungs- und Verhaltensänderung infolge des AjF-Aktionstages; Einzelnennungen Sonstiges (Teil 1 von 2)

Mir ist meine Verantwortung als Straßenverkehrsteilnehmer anderen Teilnehmern gegenüber bewusster geworden. Ich als Fahrer eines x

Einstellung zu Unfällen

Fahrweise ist Tagesgefühlabhängig und es sollte deshalb immer höchste Konzentration herrschen

**Tab. A7-11b:** Kurzfristig umgesetzte Einstellungs- und Verhaltensänderung infolge des AjF-Aktionstages; Einzelnennungen Sonstiges (Teil 2 von 2)

Bremsen

Aufpassen, mit wem ich wann und wie mitfahre

Meinen Führerschein zu machen, an fahrsicherheits trainings teil nehmen

Mich mehr über die technischen und physischen Dinge meines Autos zu informieren

Besser Auto fahren

Größeres Bewusstsein dafür, wie schnell Unfälle entstehen können

Mit Helm zu fahren.

Ich kann noch nicht fahren aber ich weiss wie ich mich hu verhalten habe

Führerschein machen

Ich habe vor dem genannten Aktionstag das Führen eines Fahrzeuges stark unterschätzt und habe vor die Führerscheinprüfung und da

Bei einem Unfall sofort Hilfe leisten, obwohl viele vorbei fahren.

**Tab. A7-12:** Kurzfristig geplante Einstellungs- und Verhaltensänderung infolge des AjF-Aktionstages; Einzelnennungen Sonstiges

Merkmal	Cramérs V
Selbstberichtete Veränderungen verkehrssicherheitsrelevanter Einstellungen und Verhaltensweisen	0,209

**Tab. A7-13:** Effektstärke (Cramérs V) des in Abschnitt 7.3 getesteten Zusammenhangs der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit mit selbstberichteten Veränderungen verkehrssicherheitsrelevanter Einstellungen und Verhaltensweisen zum Zeitpunkt  $t_2$

Pflichtbewusstsein

Durch beitragen eines jeden einzelnen kann das miteinander im Straßenverkehr sicherer gemacht werden

Höhere Verantwortung

Achte ich jetzt mehr auf die ganze Sicherheit und versuche anderen einen Hinweis zu geben wenn sie dieses nicht genug Aufmerksamkeit

Fahrverhalten einschätzen

Ich achte mehr auf andere Verkehrsteilnehmer.

Rasanter um Kurven ziehen da ein Überschlag nicht sonderlich schlimm ist und sogar Spaß betreten kann

Achtsamer fahren

etwas weniger ängstlich bei Nässe

**Tab. A7-14:** Art der selbstberichteten Veränderungen verkehrssicherheitsrelevanter Einstellungen und Verhaltensweisen; Einzelnennungen Sonstiges

<p>Vorstellung Geschwindigkeitsmessgerät der Polizei, Verkehrsquiz</p> <p>Besichtigung eines Radarwagens sowie Drogenbrillenparcours und Infostand zum Thema Junge Fahrer</p> <p>App-Lenkungsparcours</p> <p>Auszug aus dem SHT</p> <p>Bremswegdemo</p> <p>Polizei, Verkehrsinformationsbus</p> <p>Fahrphysik, Verkehrssicher in Mittelhessen, BOB</p> <p>Alkohol und Drogen, Fahrphysik, Notfallseelsorge, Verkehrssicher in Mittelhessen, BOB</p> <p>Fahrphysik, BOB, Verkehrssicher in Mittelhessen</p> <p>Fahrphysik, BOB, Alkohol und Drogen, Notfallseelsorge, Verkehrssicher in Mittelhessen</p> <p>Alkohol und Drogen, Fahrphysik, BOB, Notfallseelsorge, Verkehrssicher in Mittelhessen</p> <p>Wissenstest / Alkoholtest der BZGA</p> <p>Agility Board</p> <p>Überschlagsim. konnte wegen schlechter Witterung nicht angeliefert werden (Starkregen - augeweichter Boden)</p> <p>Vortrag: Unfall und seine Folgen, Thema: Ablenkung und Sichtbarkeit im Straßenverkehr</p> <p>T-Wall, Erste Hilfe, Fahrzeugpanne, FS-Entzug, Alkohol + Drogen</p> <p>Polizei-Info / Rettungsstelle / Hörgerätekustiker</p> <p>ADAC Go-Chart-Parcours; Malteser Erste Hilfe nach VU.</p> <p>Teile aus dem PKW SHT</p> <p>Dunkelzelt, Toter Winkel, Gefahren am Bahnübergang</p> <p>Agility Board, Reaktionstest Ablenkung</p> <p>Infostand, Erwachsenen-Tretcar-Parcours zum Thema Ablenkung</p> <p>Erste Hilfe, Sehtest, Alkohol und Drogen, Verhalten bei einem Aut Brand</p> <p>Erste Hilfe, Alkohol und Drogen, Verhalten bei einem Aut Brand</p> <p>Tuning - DEKRA, Geschwindigkeitsmessung durch Ordnungsamt, Sofortmaßnahmen am Unfallort, Retten und Bergen aus Fahrzeug, Multimedia</p> <p>Infostand Alkohol und Drogen sowie Richtiges Anschnallen im PKW</p> <p>Infostand Verkehrssicherheit und Glücksrad Verkehrszeichen sowie B Fahrer mit 17</p> <p>Ifostand Verkehrssicherheit, B Fahrer mit 17, Glücksrad Verkehrszeichen</p> <p>Infostand Verkehrssicherheit, Begleitetes Fahren B17 und Glücksrad Verkehrszeichen</p>
--

**Tab. A8-3:** Angebotene AjF-Aktionselemente (Datenblatt Aktionstag, Frage 7); Einzelnennungen Sonstiges

Teilnahme an AjF-Aktionselementen		n	Nicht zugeschaut	Kurz zugeschaut	Länger zugeschaut	Aktion ausprobiert
Rauschbrillenparcours <sup>a</sup>	t <sub>1</sub>	473	4,2	9,5	18,4	67,9
	t <sub>2</sub>	78	5,1	11,5	14,1	69,2
	Insg.	551	4,4	9,8	17,8	68,1
Pkw-Simulator	t <sub>1</sub>	380	8,2	14,2	28,9	48,7
	t <sub>2</sub>	65	7,7	15,4	23,1	53,8
	Insg.	445	8,1	14,4	28,1	49,4
Überschlagsimulator <sup>a</sup>	t <sub>1</sub>	332	2,7	10,2	28,3	58,7
	t <sub>2</sub>	74	0	5,4	24,3	70,3
	Insg.	406	2,2	9,4	27,6	60,8
Reaktionstest <sup>a</sup>	t <sub>1</sub>	318	6,6	11,0	13,5	68,9
	t <sub>2</sub>	62	3,2	12,9	12,9	71,0
	Insg.	380	6,1	11,3	13,4	69,2
Sehtest <sup>a</sup>	t <sub>1</sub>	271	19,9	12,5	9,6	57,9
	t <sub>2</sub>	52	19,2	9,6	9,6	61,5
	Insg.	323	19,8	12,1	9,6	58,5
Gurtschlitten <sup>a</sup>	t <sub>1</sub>	282	3,9	18,4	31,9	45,7
	t <sub>2</sub>	45	8,9	11,1	17,8	62,2
	Insg.	327	4,6	17,4	30,0	48,0
Bremsimulator <sup>a</sup>	t <sub>1</sub>	62	3,2	25,8	9,7	61,3
	t <sub>2</sub>	11	0	18,2	9,1	72,7
	Insg.	73	2,7	24,7	9,6	63,0
Motorradsimulator <sup>a</sup>	t <sub>1</sub>	256	9,4	18,8	39,1	32,8
	t <sub>2</sub>	36	8,3	19,4	27,8	44,4
	Insg.	292	9,2	18,8	37,7	34,2
Unfalldemonstration <sup>a</sup>	t <sub>1</sub>	44	4,5	9,1	65,9	20,5
	t <sub>2</sub>	8	12,5	25,0	62,5	0
	Insg.	52	5,8	11,5	65,4	17,3

<sup>a</sup> Aufgrund teilweise zu geringer erwarteter Häufigkeiten wurde auf einen Signifikanztest verzichtet;

**Tab. A8-Teil:** Prüfgruppe: Teilnahme an AjF-Aktionselementen; Befragungszeitpunkte t<sub>1</sub> (Frage 13) und t<sub>2</sub> (Frage 16)

Vermittlung neuer Inhalte zur Verkehrssicherheit		n	1	2	3	4	5	6	Median / MW
			Stimme überhaupt nicht zu					Stimme voll und ganz zu	
		Zeilen-%							
Rauschbrillenparcours	t <sub>1</sub>	387	11,6	8,3	10,1	19,4	10,6	40,1	5,0 / 4,3
	t <sub>2</sub>	61	6,6	4,9	13,1	14,8	16,4	44,3	5,0 / 4,6
	Insg.	448	10,9	7,8	10,5	18,8	11,4	40,6	5,0 / 4,3
Pkw-Simulator	t <sub>1</sub>	287	15,0	11,5	13,2	19,9	15,7	24,7	4,0 / 3,8
	t <sub>2</sub>	45	6,7	8,9	6,7	24,4	31,1	22,2	4,0 / 4,3
	Insg.	332	13,9	11,1	12,3	20,5	17,8	24,4	4,0 / 3,9
Überschlagsimulator	t <sub>1</sub>	275	3,3	2,9	6,2	8,4	14,5	64,7	6,0 / 5,2
	t <sub>2</sub>	63	3,2	1,6	7,9	12,7	9,5	65,1	6,0 / 5,2
	Insg.	338	3,3	2,7	6,5	9,2	13,6	64,8	6,0 / 5,2
Reaktionstest	t <sub>1</sub>	247	9,3	7,7	11,1	19,4	17,8	34,4	5,0 / 4,3
	t <sub>2</sub>	47	4,3	6,4	14,9	23,4	14,9	36,2	5,0 / 4,5
	Insg.	294	8,5	7,5	11,9	20,1	17,3	34,7	5,0 / 4,3
Sehtest	t <sub>1</sub>	175	32,0	11,4	12,0	17,7	8,0	18,9	3,0 / 3,2
	t <sub>2</sub>	34	41,2	8,8	14,7	5,9	2,9	26,5	2,5 / 3,0
	Insg.	209	33,5	11,0	12,4	15,8	7,2	20,1	3,0 / 3,1
Gurtschlitten	t <sub>1</sub>	215	8,8	4,7	9,3	24,7	16,7	35,8	5,0 / 4,4
	t <sub>2</sub>	34	0,0	8,8	5,9	17,6	17,6	50,0	5,5 / 4,9
	Insg.	249	7,6	5,2	8,8	23,7	16,9	37,8	5,0 / 4,5
Bremsimulator	t <sub>1</sub>	43	9,3	2,3	4,7	14,0	14,0	55,8	6,0 / 4,9
	t <sub>2</sub>	8	0	37,5	0	0	37,5	25,0	5,0 / 4,1
	Insg.	51	7,8	7,8	3,9	11,8	17,6	51,0	6,0 / 4,8
Motorrad Simulator	t <sub>1</sub>	175	15,4	10,3	16,6	18,9	9,7	29,1	4,0 / 3,9
	t <sub>2</sub>	24	16,7	4,2	12,5	4,2	29,2	33,3	5,0 / 4,3
	Insg.	199	15,6	9,5	16,1	17,1	12,1	29,6	4,0 / 3,9
Unfalldemonstration <sup>a</sup>	t <sub>1</sub>	36	2,8	5,6	16,7	25,0	11,1	38,9	5,0 / 4,5
	t <sub>2</sub>	3	0	0	33,3	33,3	0	33,3	4,0 / 4,3
	Insg.	39	2,6	5,1	17,9	25,6	10,3	38,5	4,0 / 4,5

<sup>a</sup> Aufgrund einer zu geringen Fallzahl zum Befragungszeitpunkt t<sub>2</sub> wurde auf einen Signifikanztest verzichtet;

**Tab. A8-Verm:** Prüfgruppe: Vermittlung neuer Inhalte zur Verkehrssicherheit – nach angebotenen AjF-Aktionselementen; Befragungszeitpunkte t<sub>1</sub> (Frage 14) und t<sub>2</sub> (Frage 17)

Teilnehmermotivierung zum Ausprobieren der Aktionselemente	n	1	2	3	4	5	6	Median / MW	
		Stimme überhaupt nicht zu	Zeilen-%						Stimme voll und ganz zu
Rauschbrillenparcours	t <sub>1</sub>	386	5,7	3,1	5,4	15,5	21,0	49,2	5,0 / 4,9
	t <sub>2</sub>	61	1,6	6,6	1,6	23,0	18,0	49,2	5,0 / 5,0
	Insg.	447	5,1	3,6	4,9	16,6	20,6	49,2	5,0 / 4,9
Pkw-Simulator	t <sub>1</sub>	286	7,7	9,8	10,5	17,5	19,9	34,6	5,0 / 4,4
	t <sub>2</sub>	46	6,5	6,5	6,5	21,7	23,9	34,8	5,0 / 4,5
	Insg.	332	7,5	9,3	9,9	18,1	20,5	34,6	5,0 / 4,4
Überschlagsimulator	t <sub>1</sub>	275	4,0	4,0	8,0	14,2	16,7	53,1	6,0 / 5,0
	t <sub>2</sub>	63	4,8	1,6	9,5	14,3	11,1	58,7	6,0 / 5,0
	Insg.	338	4,1	3,6	8,3	14,2	15,7	54,1	6,0 / 5,0
Reaktionstest	t <sub>1</sub>	247	4,0	6,9	7,7	18,2	21,1	42,1	5,0 / 4,7
	t <sub>2</sub>	45	2,2	11,1	13,3	13,3	17,8	42,2	5,0 / 4,6
	Insg.	292	3,9	7,5	8,6	17,5	20,5	42,1	5,0 / 4,7
Sehtest	t <sub>1</sub>	174	19,0	8,6	16,1	14,9	12,6	28,7	4,0 / 3,8
	t <sub>2</sub>	34	8,8	8,8	17,6	11,8	11,8	41,2	5,0 / 4,3
	Insg.	208	17,3	8,7	16,3	14,4	12,5	30,8	4,0 / 3,9
Gurtschlitten	t <sub>1</sub>	215	7,0	9,8	10,2	21,9	14,9	36,3	5,0 / 4,4
	t <sub>2</sub>	34	2,9	5,9	14,7	17,6	17,6	41,2	5,0 / 4,7
	Insg.	249	6,4	9,2	10,8	21,3	15,3	36,9	5,0 / 4,4
Bremsimulator	t <sub>1</sub>	43	9,3	7,0	7,0	9,3	20,9	46,5	5,0 / 4,7
	t <sub>2</sub>	8	0	0	12,5	12,5	12,5	62,5	6,0 / 5,3
	Insg.	51	7,8	5,9	7,8	9,8	19,6	49,0	5,0 / 4,8
Motorradsimulator	t <sub>1</sub>	175	12,6	8,6	15,4	16,0	17,1	30,3	4,0 / 4,0
	t <sub>2</sub>	24	12,5	4,2	4,2	16,7	8,3	54,2	6,0 / 4,7
	Insg.	199	12,6	8,0	14,1	16,1	16,1	33,2	4,0 / 4,2
Unfalldemonstration <sup>a</sup>	t <sub>1</sub>	35	20,0	2,9	20,0	25,7	5,7	25,7	4,0 / 3,7
	t <sub>2</sub>	3	66,7	0	33,3	0	0	0	1,0 / 1,7
	Insg.	38	23,7	2,6	21,1	23,7	5,3	23,7	4,0 / 3,6

<sup>a</sup> Aufgrund einer zu geringen Fallzahl zum Befragungszeitpunkt t<sub>2</sub> wurde auf einen Signifikanztest verzichtet;

**Tab. A8-Mot:** Prüfgruppe: Teilnehmermotivierung zum Ausprobieren der Aktionselemente – nach angebotenen AjF-Aktionselementen; Befragungszeitpunkte t<sub>1</sub> (Frage 14) und t<sub>2</sub> (Frage 17)

Verständliche Erklärung der Funktionsweise	n	1	2	3	4	5	6	Median / MW	
		Stimme überhaupt nicht zu					Stimme voll und ganz zu		
		Zeilen-%							
Rauschbrillenparcours	t <sub>1</sub>	383	2,3	2,9	5,0	9,4	23,0	57,4	6,0 / 5,2
	t <sub>2</sub>	60	1,7	5,0	5,0	8,3	20,0	60,0	6,0 / 5,2
	Insg.	443	2,3	3,2	5,0	9,3	22,6	57,8	6,0 / 5,2
Pkw-Simulator	t <sub>1</sub>	286	2,4	2,8	8,0	14,3	20,3	52,1	6,0 / 5,0
	t <sub>2</sub>	45	2,2	0,0	6,7	15,6	17,8	57,8	6,0 / 5,2
	Insg.	331	2,4	2,4	7,9	14,5	19,9	52,9	6,0 / 5,2
Überschlagsimulator	t <sub>1</sub>	275	1,1	1,8	2,9	9,1	15,3	69,8	6,0 / 5,5
	t <sub>2</sub>	63	3,2	0,0	4,8	11,1	9,5	71,4	6,0 / 5,4
	Insg.	338	1,5	1,5	3,3	9,5	14,2	70,1	6,0 / 5,4
Reaktionstest	t <sub>1</sub>	247	2,4	1,2	4,5	15,8	18,2	57,9	6,0 / 5,2
	t <sub>2</sub>	44	2,3	2,3	6,8	2,3	25,0	61,4	6,0 / 5,3
	Insg.	291	2,4	1,4	4,8	13,7	19,2	58,4	6,0 / 5,2
Sehtest	t <sub>1</sub>	175	5,1	3,4	10,9	16,0	21,1	43,4	5,0 / 4,8
	t <sub>2</sub>	34	2,9	2,9	8,8	17,6	20,6	47,1	5,0 / 4,9
	Insg.	209	4,8	3,3	10,5	16,3	21,1	44,0	5,0 / 4,8
Gurtschlitten	t <sub>1</sub>	215	4,7	2,3	3,7	15,3	18,1	55,8	6,0 / 5,1
	t <sub>2</sub>	34	2,9	2,9	0,0	20,6	17,6	55,9	6,0 / 5,2
	Insg.	249	4,4	2,4	3,2	16,1	18,1	55,8	6,0 / 5,1
Bremsimulator	t <sub>1</sub>	43	2,3	0	4,7	18,6	9,3	65,1	6,0 / 5,3
	t <sub>2</sub>	8	0	0	0	0	50,0	50,0	5,5 / 5,5
	Insg.	51	2,0	0	3,9	15,7	15,7	62,7	6,0 / 5,3
Motorradsimulator	t <sub>1</sub>	175	7,4	2,3	9,7	17,1	18,9	44,6	5,0 / 4,7
	t <sub>2</sub>	24	4,2	4,2	0,0	8,3	12,5	70,8	6,0 / 5,3
	Insg.	199	7,0	2,5	8,5	16,1	18,1	47,7	5,0 / 4,8
Unfalldemonstration <sup>a</sup>	t <sub>1</sub>	36	0	0	16,7	30,6	13,9	38,9	5,0 / 4,8
	t <sub>2</sub>	3	0	0	33,3	0	33,3	33,3	5,0 / 4,7
	Insg.	39	0	0	17,9	28,2	15,4	38,5	5,0 / 4,7

<sup>a</sup> Aufgrund einer zu geringen Fallzahl zum Befragungszeitpunkt t<sub>2</sub> wurde auf einen Signifikanztest verzichtet;

**Tab. A8-Erkl:** Prüfgruppe: Verständliche Erklärung der Funktionsweise – nach angebotenen AjF-Aktionselementen; Befragungszeitpunkte t<sub>1</sub> (Frage 14) und t<sub>2</sub> (Frage 17)

Spaßempfinden beim Ausprobieren		n	1	2	3	4	5	6	Median / MW
			Stimme überhaupt nicht zu					Stimme voll und ganz zu	
		Zeilen-%							
Rauschbrillenparcours	t <sub>1</sub>	305	2,3	1,3	3,0	8,9	14,4	70,2	6,0 / 5,4
	t <sub>2</sub>	49	0,0	2,0	0,0	4,1	10,2	83,7	6,0 / 5,7
	Insg.	354	2,0	1,4	2,5	8,2	13,8	72,0	6,0 / 5,5
Pkw-Simulator	t <sub>1</sub>	178	2,2	0,6	5,6	9,6	18,0	64,0	6,0 / 5,3
	t <sub>2</sub>	30	0,0	3,3	3,3	16,7	20,0	56,7	6,0 / 5,2
	Insg.	208	1,9	1,0	5,3	10,6	18,3	63,0	6,0 / 5,3
Überschlagsimulator	t <sub>1</sub>	185	1,1	0,5	2,7	4,3	14,1	77,3	6,0 / 5,6
	t <sub>2</sub>	46	0,0	0,0	2,2	4,3	6,5	87,0	6,0 / 5,8
	Insg.	231	0,9	0,4	2,6	4,3	12,6	79,2	6,0 / 5,7
Reaktionstest	t <sub>1</sub>	207	1,4	1,9	8,2	11,6	20,8	56,0	6,0 / 5,2
	t <sub>2</sub>	38	0,0	7,9	0,0	5,3	26,3	60,5	6,0 / 5,3
	Insg.	245	1,2	2,9	6,9	10,6	21,6	56,7	6,0 / 5,2
Sehtest	t <sub>1</sub>	152	5,3	9,2	13,8	21,7	17,8	32,2	4,5 / 4,3
	t <sub>2</sub>	29	3,4	6,9	13,8	17,2	17,2	41,4	5,0 / 4,6
	Insg.	181	5,0	8,8	13,8	21,0	17,7	33,7	5,0 / 4,4
Gurtschlitten	t <sub>1</sub>	124	1,6	1,6	4,0	14,5	16,9	61,3	6,0 / 5,3
	t <sub>2</sub>	28	0,0	0,0	0,0	14,3	21,4	64,3	6,0 / 5,5
	Insg.	152	1,3	1,3	3,3	14,5	17,8	61,8	6,0 / 5,3
Bremsimulator	t <sub>1</sub>	36	5,6	0	2,8	13,9	5,6	72,2	6,0 / 5,3
	t <sub>2</sub>	7	0	0	0	0	14,3	85,7	6,0 / 5,9
	Insg.	43	4,7	0	2,3	11,6	7,0	74,4	6,0 / 5,4
Motorradsimulator	t <sub>1</sub>	77	3,9	3,9	9,1	7,8	6,5	68,8	6,0 / 5,2
	t <sub>2</sub>	15	0,0	0,0	0,0	0,0	13,3	86,7	6,0 / 5,9
	Insg.	92	3,3	3,3	7,6	6,5	7,6	71,7	6,0 / 5,3

**Tab. A8-Spa:** Prüfgruppe: Spaßempfinden beim Ausprobieren – nach angebotenen AjF-Aktionselementen; Befragungszeitpunkte t<sub>1</sub> (Frage 14) und t<sub>2</sub> (Frage 17)

Anregung zur Einstellungsänderung		n	1	2	3	4	5	6	Median / MW
			Stimme überhaupt nicht zu					Stimme voll und ganz zu	
		Zeilen-%							
Rauschbrillenparcours	t <sub>1</sub>	384	13,0	9,4	11,5	18,8	14,8	32,6	4,0 / 4,1
	t <sub>2</sub>	60	10,0	11,7	6,7	11,7	15,0	45,0	5,0 / 4,5
	Insg.	444	12,6	9,7	10,8	17,8	14,9	34,2	4,0 / 4,2
Pkw-Simulator	t <sub>1</sub>	287	13,2	11,1	16,0	20,6	18,8	20,2	4,0 / 3,8
	t <sub>2</sub>	45	8,9	11,1	6,7	22,2	17,8	33,3	5,0 / 4,3
	Insg.	332	12,7	11,1	14,8	20,8	18,7	22,0	4,0 / 3,9
Überschlagsimulator	t <sub>1</sub>	271	7,4	4,8	10,3	17,0	15,9	44,6	5,0 / 4,6
	t <sub>2</sub>	62	4,8	6,5	8,1	22,6	14,5	43,5	5,0 / 4,7
	Insg.	333	6,9	5,1	9,9	18,0	15,6	44,4	5,0 / 4,6
Reaktionstest	t <sub>1</sub>	247	10,1	9,7	13,4	21,1	20,2	25,5	4,0 / 4,1
	t <sub>2</sub>	44	9,1	9,1	15,9	25,0	18,2	22,7	4,0 / 4,0
	Insg.	291	10,0	9,6	13,7	21,6	19,9	25,1	4,0 / 4,1
Sehtest	t <sub>1</sub>	174	25,3	13,2	15,5	17,2	10,9	17,8	3,0 / 3,3
	t <sub>2</sub>	34	26,5	26,5	2,9	17,6	2,9	23,5	2,0 / 3,2
	Insg.	208	25,5	15,4	13,5	17,3	9,6	18,8	3,0 / 3,3
Gurtschlitten	t <sub>1</sub>	215	13,5	9,8	10,2	20,9	15,8	29,8	4,0 / 4,1
	t <sub>2</sub>	34	8,8	8,8	8,8	20,6	17,6	35,3	5,0 / 4,4
	Insg.	249	12,9	9,6	10,0	20,9	16,1	30,5	4,0 / 4,1
Bremsimulator	t <sub>1</sub>	43	14,0	4,7	9,3	16,3	16,3	39,5	5,0 / 4,4
	t <sub>2</sub>	8	0	25,0	25,0	12,5	12,5	25,0	3,5 / 3,9
	Insg.	51	11,8	7,8	11,8	15,7	15,7	37,3	5,0 / 4,3
Motorradsimulator	t <sub>1</sub>	175	20,6	11,4	12,0	15,4	14,9	25,7	4,0 / 3,7
	t <sub>2</sub>	24	20,8	8,3	8,3	20,8	12,5	29,2	4,0 / 3,8
	Insg.	199	20,6	11,1	11,6	16,1	14,6	26,1	4,0 / 3,7
Unfalldemonstration <sup>a</sup>	t <sub>1</sub>	35	2,9	11,4	17,1	28,6	8,6	31,4	4,0 / 4,2
	t <sub>2</sub>	3	0	0	0	33,3	33,3	33,3	5,0 / 5,0
	Insg.	38	2,6	10,5	15,8	28,9	10,5	31,6	4,0 / 4,3

<sup>a</sup> Aufgrund einer zu geringen Fallzahl zum Befragungszeitpunkt t<sub>2</sub> wurde auf einen Signifikanztest verzichtet;

**Tab. A8-Einst:** Prüfgruppe: Anregung zur Einstellungsänderung – nach angebotenen AjF-Aktionselementen; Befragungszeitpunkte t<sub>1</sub> (Frage 14) und t<sub>2</sub> (Frage 17)

Anregung zur Verhaltensänderung	n	1	2	3	4	5	6	Median / MW	
		Stimme überhaupt nicht zu	Zeilen-%						Stimme voll und ganz zu
Rauschbrillenparcours	t <sub>1</sub>	383	18,0	8,6	12,8	16,2	14,9	29,5	4,0 / 3,9
	t <sub>2</sub>	59	13,6	10,2	11,9	16,9	15,3	32,2	4,0 / 4,1
	Insg.	442	17,4	8,8	12,7	16,3	14,9	29,9	4,0 / 3,9
Pkw-Simulator	t <sub>1</sub>	285	16,8	12,6	13,7	18,6	18,9	19,3	4,0 / 3,7
	t <sub>2</sub>	44	11,4	13,6	6,8	29,5	13,6	25,0	4,0 / 4,0
	Insg.	329	16,1	12,8	12,8	20,1	18,2	20,1	4,0 / 3,7
Überschlagsimulator	t <sub>1</sub>	273	9,2	8,1	12,8	16,5	14,7	38,8	5,0 / 4,4
	t <sub>2</sub>	61	8,2	6,6	11,5	16,4	14,8	42,6	5,0 / 4,5
	Insg.	334	9,0	7,8	12,6	16,5	14,7	39,5	5,0 / 4,4
Reaktionstest	t <sub>1</sub>	247	10,9	10,5	17,8	16,2	19,4	25,1	4,0 / 4,0
	t <sub>2</sub>	45	15,6	11,1	11,1	20,0	20,0	22,2	4,0 / 3,8
	Insg.	292	11,6	10,6	16,8	16,8	19,5	24,7	4,0 / 4,0
Sehtest	t <sub>1</sub>	174	28,7	13,2	14,4	17,2	10,3	16,1	3,0 / 3,2
	t <sub>2</sub>	34	26,5	14,7	17,6	5,9	8,8	26,5	3,0 / 3,4
	Insg.	208	28,4	13,5	14,9	15,4	10,1	17,8	3,0 / 3,2
Gurtschlitten	t <sub>1</sub>	215	14,4	13,5	10,2	19,1	15,8	27,0	4,0 / 3,9
	t <sub>2</sub>	34	11,8	14,7	2,9	20,6	11,8	38,2	4,5 / 4,2
	Insg.	249	14,1	13,7	9,2	19,3	15,3	28,5	4,0 / 3,9
Bremsimulator	t <sub>1</sub>	43	14,0	11,6	11,6	14,0	11,6	37,2	4,0 / 4,1
	t <sub>2</sub>	8	12,5	12,5	25,0	25,0	0	25,0	3,5 / 3,6
	Insg.	51	13,7	11,8	13,7	15,7	9,8	35,3	4,0 / 4,0
Motorradsimulator	t <sub>1</sub>	175	21,7	10,9	12,6	17,1	10,3	27,4	4,0 / 3,7
	t <sub>2</sub>	24	16,7	4,2	16,7	25,0	8,3	29,2	4,0 / 3,9
	Insg.	199	21,1	10,1	13,1	18,1	10,1	27,6	4,0 / 3,7
Unfalldemonstration <sup>a</sup>	t <sub>1</sub>	34	2,9	5,9	26,5	23,5	5,9	35,3	4,0 / 4,3
	t <sub>2</sub>	3	0	0	0	0	66,7	33,3	5,0 / 5,3
	Insg.	37	2,7	5,4	24,3	21,6	10,8	35,1	4,0 / 4,4

<sup>a</sup> Aufgrund einer zu geringen Fallzahl zum Befragungszeitpunkt t<sub>2</sub> wurde auf einen Signifikanztest verzichtet;

**Tab. A8-Verh:** Prüfgruppe: Anregung zur Verhaltensänderung – nach angebotenen AjF-Aktionselementen; Befragungszeitpunkte t<sub>1</sub> (Frage 14) und t<sub>2</sub> (Frage 17)

Feuerwehr, DRK, Oldtimerclub  
 Autoausstellung, Motorradausstellung, Musik, Segwayparcours u.a.  
 Fahrschulinnung, Transportunternehmen, Lageristikunternehmen  
 Wochenmarkt  
 BMW-Sicherheitstechnik, TÜV Süd/Landesverband bayer. Fahrlehrer, DEKRA, Hör-  
 mobil, ADAC, FFW, Malter, DBA1 ■■■  
 Familien- und Firmensportfest, Sportvereine  
 Feuerwehr, AMC  
 Staatsanwalt I: Regeln in der StVO, Staatsanwalt II: Konsequenzen bei Regel-  
 verstößen - Bußgeld - Führerscheinentzug, BRK Rettung  
 wurde im Rahmen der ■■■ Messe durchgeführt  
 Stadt ■■■: Radarwagen sowie Beratung zu Punkten, Bußgeld  
 Schutzengel, Feuerwehr, THW, DRK, DLRG  
 Zoll, BRK  
 Rettungskette, Ladungssicherung im Pkw  
 Fahrschule toter Winkel, ADFC Fahrradparcours, Schüler 1. Hilfe  
 Polizei be my angel-Projekt, Verkehrsinformationsbus vom Kreis ■■■  
 Fa. Fielmann Sehtests; Stadt ■■■ Info Geschwindigkeitsüberwachung  
 Essen und Trinkstände Streetfood Messe  
 verschiedene Spiele, z.B. Laserpistole  
 ■■■. Stadtfest in ■■■ (i.S. Verkehrssicherheit waren wir allein)  
 PP ■■■-Prävention  
 Amt für öffentl. Sicherheit und Ordnung-Wissenstest, ACE Autoclub Europa-  
 Unfall was tun? ; Sehtest, Polizei-Alkoholtest...  
 Auto, Krafträder, PC, Versicherungen, Musikschule, Feuerwehr u.a.  
 Deutsches Rote Kreuz, ev. Diakonie ■■■, KfZ-Sachverständiger  
 Polizei, DRK, ADAC, AOK, BADS, Führerscheinstelle  
 Polizei, Feuerwehr, Markt und Festakt  
 DEKRA, weitere Vereine, über 20 Firmen mit Ziel Nachwuchsgewinnung  
 DRK, Schwimmverein, FFW, MGH ■■■, Gymnasium  
 DRK ■■■ Verein Trauernde Eltern  
 Herbstmarkt mit vielen anderen Teilnehmern  
 40 Aussteller  
 verschiedene Behörden  
 Fahrradhändler, Elektroautos, Campingmobile, Musikgruppen  
 ADAC, MDV, Motorradschleiftest (Privatanbieter)  
 Automobilhersteller und Firmen der Region ■■■

**Tab. A8-24a:** Art der weiteren Angebote am AjF-Aktionstag (Datenblatt Aktionstag, Frage 5); Einzelnennungen Sonstiges (Teil 1 von 2)

Polizei, sonst. Aussteller
DRK, THW, Bundeswehr, Polizei und Vereine des Ortes
Jahrmarkt
Feuerwehr, DRK, sonstige
diverse Aussteller für Jugendliche
diverse Aussteller für Jugendliche
diverse Aussteller für Jugendliche
Bezirksrat Berlin pankow, Suchtkoordination, Polizei, Führerscheinbüro, Ordnungsamt ■■■, Bundeswehr, Jugendclub ■■■ zum them
BRK, Polizei, Feuerwehr, Bw, usw
BRK, Polizei, Feuerwehr, Bw usw.

**Tab. A8-24b:** Art der weiteren Angebote am AjF-Aktionstag (Datenblatt Aktionstag, Frage 5); Einzelnennungen Sonstiges (Teil 2 von 2)

Einen Einblick in sein können zu bekommen und eventuell auch zu sehen, daß einige doch so tolle Fahrer in gewissen Situationen nicht gut genug reagieren. Ansporn zu Sicherheitstrainings

Dass einem nochmal bewusst wurde, dass Auto fahren viele Gefahren mit sich bringt zB Unfälle usw.

Das man etwas gelernt hat über die Ablenkung von Smartphones während des Fahrens

Ein Schultag ist ausgefallen und ich habe meine Erinnerungen bezüglich der Fahrsicherheit aufgefrischt

Das Ablenkungsfahren. Der Fahrsimulator mit dem Reaktionstest. Der sehtest. Nette Mitarbeiter

Erfahrene Experten von Polizei und Verkehrswacht, Diskussionen und interessante Gespräche. Habe alle Aktionen bereits früher gemacht, daher war der Hauptzweck für mich Erfahrungsaustausch und Wieder-in-Erinnerung-rufen. Sehr gut!

Mir hat der Grund sehr gut gefallen, also warum man so eine Umfrage macht und das man extra zu uns an die Schule gekommen ist.

Umfrage

Der Aktionstag war relativ entspannt, jedoch auch sehr überfüllt.

Die Realitätsnähe

Anschauliche Stationen

mehrere Stationen zu besuchen, an denen man Eindrücke gewinnt und Gefahren schnell vermittelt bekommt

Die einzelnen Aktionen waren interessant...

Es war ein abwechslungsreicher Tag.

Das viel sehr echt dargestellt wurde.

Es gab vieles das veranschaulicht dargestellt worden ist.

Die Goodies

Die Stuntshow hat mir am Besten gefallen.

Die Impressionen die die anwesenden Rettungskräfte usw erzeugt haben

Der Apfelsaft und die Simulatoren

Das man viel gelernt hat und viel erfahren hat, wobei ich persönlich das schon kannte. Ich habe es aber als Auffrischung genutzt

Die Gruppen und Aufgabenteilung

Emotionale Darstellung einiger Themen

die Demonstration von Gefahrensituationen

Die Simulatoren und die Flyer

Der Gurtschlitten und Bergen und Retten der Feuerwehr zusammen mit dem Roten Kreuz

Die Möglichkeit die Kräfte die in einem Fahrzeug wirken realistisch zu erfahren.

dass man an Schulen solche Themen genauer bespricht

Drogen

-Vielfältigkeit des Programms -Sensibilisierung bzgl. Alkohol am Steuer

Mir hat alles sehr gut gefallen und es war sehr spannend sowas mal zu erleben.

Schattenausstellung Unfallszenario Fahrsimulator!!!

Das man mit fast allen möglichen Situationen konfrontiert wird.

Drogenbrillen Selbstverteidigung Fahrsimulator

Mir ist bewusst geworden, wie gefährlich es ist, sich während der Autofahrt ablenken zu lassen.

Realitätsnah Spielerische Teile zu Auflockern

Ich habe ein guten Einblick in die Gefahren bekommen, welche der Konsum von Drogen & Alkohol hervorruft

Die einzelnen Stationen

Dass wir keine Schule hatten

ja finde ich Sicherheits Dinger ganz gut.

Zeigen von Betrunkenheit und Drogeneinnahme durch Simulationsbrille. Der Überschlag Simulator war sehr interessant, da wir lernten Kopf über sich abzuschallen ... zuzätzlich waren die Polizei Information Stände sehr hilfreich in Bezug auf Sicherheit im Straßenverkehr

Demonstration wie man eine Unfallperson aus dem Auto befreit

Mir hat besonders gut gefallen, wie dargestellt wurde, wie nach einem Unfall die Feuerwehr die Verletzten aus dem Auto gerettet hat.

die Vorstellungen

Das Wrack, mal ohne Fernsehen zu sehen wie schnell was passiert.

Mir hat die Aufklärung gefallen und das die Leute unsere Fragen gut beantwortet hatten. Auch an den Simulationen hatte ich viel Spaß und man hatte gemerkt, wie z. B. Alkohol die Art und Weise des eigenen Fahrens beeinflusst.

die Erste Hilfe Einweisung

Zu erfahren, wie sich die Sicht verändert, wenn man Alkohol oder Drogen zu sich genommen hat

Die zahlreichen Stationen waren sehr übersichtlich aufgebaut.

Realistische Darstellung der einzelnen Bereiche.

Für Fahranfänger sind viele Angebote als nützlich anzusehen.

Die Aktionen selbst waren sehr gut und haben trotz Aufklärung für Spaß gesorgt.

Da ich daran schonmal teilgenommen habe, bin ich wieder zum Stand hin wo es die Rauschbrille gibt, zum Auto der sich überschlägt und dann noch zum Hörtest. Das Quiz hat auch Spaß gemacht.

Die Organisation

Die Betreuer haben sich viel Zeit genommen, haben alle Fragen beantwortet und waren auch sehr nett. Die Stationen waren sehr abwechslungsreich und haben wieder viel Spaß gemacht, es war sogar etwas neues dabei.

Der „Probeführerschein“ war gut

Vielen Fahrern wurde bewusst, welche Folgen die Handynutzung am Steuer haben kann. Das ist ein großes Problem in unserer Altersklasse!

Das Autofahren fande ich toll, man hat schon mal einen Einblick bekommen.

Abwechslungsreich

\*Probefahren mit Auto \*jeder konnte das machen was er wollte und wann er wollte \*ich habe viele Erfahrungen bis heute mitgenommen

Erstes Utofahren nach bestehen einer „Theorieprüfung“ (auszug aus den wirklichen Prüfungsfragen)

Die einzelnen Beispiel, bei denen man sehen konnte und erfahren hat, was einem im alltäglich Leben alles widerfahren kann, ohne dass man darauf vorbereitet war oder die schlimmen Folgen davon voraussehen konnte.

Die Promille-Brille und die Tests

Eigentlich hatte jede Attraktion etwas was relevant und wichtig ist.

Besonders gut am Aktionstag hat mir die Möglichkeit mit einem Auto unter Aufsicht eines Fahrschullehrers gefallen. Des Weiteren waren die zahlreichen Simulation eine praktische Möglichkeit uns einen bestimmten Sachverhalt zu erklären (anders als die Theorie sonst).

Der Führerschein-Test

Das Testfahren des Autos.

Der Einblick in die medizinische Erstversorgung.

Sehr ansprechend und interessant für Schüler gestaltet

Die Auswahl an Stationen und Art derer.

Viele sehr gut nachgestellte Situationen Und Beispiele

**Tab. A8-31c:** Positive Aspekte der AjF-Veranstaltung; Befragungszeitpunkt  $t_2$ ; Einzelnennungen Sonstiges (Teil 3 von 3)

Die vielen praktischen Möglichkeiten.

Zu wenig Informationen generell

Ich hätte mir gewünscht, dass mehr über gefährliche Situationen im Verkehr gesprochen wird.

Autosimulator ab 17... ich war da noch 16 und war bereits dabei mein Führerschein für's Auto zu machen und hatte schon den A1, aber der Simulator ist zu reich an Wahrnehmungen für unter 17-Jährige...

Nicht gefallen hat mir das man beim Auto-Simulator 17 sein musste um diesen nutzen zu können.

Zu wenig über die Physik

Differenziertes Besuchen der Klassen während der Aktion

1. Schlecht organisiert zu viele Schüler auf geringen Raum 2. Personal uninformiert; gestresst und teilweise desinteressiert 3. Keine Freiwilligkeit bei Teilnahme 4. Reines Stempel sammeln ohne Info zu bekommen

Allerdings waren die Beauftragten der Stände nicht besonders freundlich und wirkten wenig motiviert... auch schien alles etwas veraltet. Ich hätte mir mehr Elan und modernere Mittel gewünscht. Das hätte vielleicht dazu geführt, dass der Ptohekttag ernstgenommen wird und nicht nur die Stempel gemacht werden. Es fehlte von allen Seiten die Motivation.

Kein Schutz vor Sonne, schlechtes Zeitmanagement

Das nochmal schön gezeigt wurde wie leicht es doch ist ein Fenster an einem Haus aufzubrechen, das fand ich etwas unnötig.

Das ständige stehen+laufen

Eine Station wurde wegen Regens vorzeitig abgebaut, sodass ich diese nicht ausprobieren konnte.

Der Film war vom Thema zwar aktuell, visuell aber sehr veraltet.

Das es sehr hektisch war

Zu starker Fokus auf Alkohol & Drogen.

Teilweise zu leise gesprochen

Der Notfallseelsorger hat mir persönlich nicht zugesagt, er ist viel zu offen bzw. normalisierend mit dem Thema umgegangen und hat uns dazu aufgefordert, über eigene Schicksalsschläge zu berichten. Für manche Menschen ist das sehr schwer und holt viel wieder hoch, weshalb es auf manche unprofessionell wirkte, weil es für ihn schon so 'alltäglich' und 'normal' ist

es hat geregnet

Das es nicht mehr über das Begleitende Fahren gesprochen wurde

Wenig Teilnahme meiner Mitschüler am Überschlagssimulator.

Es müsste mehr Personal da sein. Vielleicht auch mehr Sachkundige aus Fahr-sicherheitstrainings.

Das Wetter

An einigen Stellen etwas langatmig

Mehr Aktionen bzw. mehr Erklärung

Dass der Erste-Hilfe-Stand nicht zur Verfügung stand.

Station, an der Beamter von der Führerscheinstelle etwas über seinen Job erzählt hat

Die Erklärung der einzelnen Stationen

Es war zu wenig da

Realitätsgrad und Präsentation der Rauschbrille .

Der Aufprallsimulator und wenn die Lehrer uninteressant erklärt haben

Alkohol-Pakour -> Brillen waren ungeeignet

Ich fände es gut, wenn einem Bruchstücke vom Erste-Hilfe Kurs gezeigt werden

Etwas veraltete Hard- und Software. Könnte besser funktionieren

Die kleine Auswahl an Informationsständen . Ca 6 vorhanden

Sehr langatmig

nur eine Veranstaltung besucht

Zu wenig Angebote an meiner Schule. Konnte keine Fragen stellen.

Bei den Fahrsymulationen für Auto und Motorrad wurden die Schüler mit Führerschein bevorzugt, obwohl es für sie uninteressanter war als für die anderen.

Die Präsentation, weil man alle Fakten schon aus der Fahrschule kannte

Mir hat nicht nur nicht gefallen sondern ich finde es unverschämt, dass die Bundeswehr sich beim Aktionstag junge Fahrer beteiligt hat bzw. zugelassen wurde, dass sie teilnehmen konnte.

dass überwiegend die Jungs für die Aktionen ausgewählt wurden und wir Mädels auch auf Wunsch abgelehnt wurden.

Die Nachbesprechung hat mir nicht so gut gefallen. Ich hätte erwartet, dass man dort über eigene Eindrücke spricht und den Aktionstag bewertet. Das war jedoch nicht der Fall. Die Nachbesprechung war eher wie eine Theoriestunde in der Fahrschule.

relativ wenige Angebote

Hatte mir mehr erhofft.

Zu oberflächlich

ALLES

**Tab. A8-32b:** Negative Aspekte der AjF-Veranstaltung; Befragungszeitpunkt t<sub>2</sub>; Einzelnennungen Sonstiges (Teil 2 von 2)

Merkmal	Cramers V
Weitere Themen für Jugendliche / junge Erwachsene wichtig	0,172
<i>Themen überarbeiten / Themen unwichtig</i>	
Nein	0,072
Ich weiß es nicht	0,115
Überarbeitung	0,044
<i>Am Programm AjF besonders gelungen</i>	
Aktionselemente	0,023
Erreichung / Sensibilisierung der Zielgruppe	0,176
Alles / Im Gesamten sinnvoll	0,182
Themen und Themenvielfalt	0,042
Sonstiges	0,045
<i>Am Programm AjF nicht gelungen</i>	
Rahmenbedingungen	0,171
Sonstiges	0,085
<i>Am Programm AjF zu verbessern</i>	
Rahmenbedingungen	0,114
Sonstiges	0,336
Zufriedenheit mit Tätigkeit in AjF	0,129
Belastung durch AjF	0,288
<i>Zufriedenheit mit den Rahmenbedingungen</i>	
Kommunikation mit Ansprechpartnern im Verband	0,109
Unterstützung bei der Vorbereitung Verkehrssicherheitstag	0,078
Beantragung Verkehrssicherheitstag	0,154
Dokumentation des Verkehrssicherheitstages	0,253
Abrechnung des Verkehrssicherheitstages	0,290
Höhe der Aufwandsentschädigung	0,345
Wunsch von Aus- / Fortbildung	0,163
<i>Themen von Aus- / Fortbildung</i>	
Fachliches zu Projektbausteinen	0,005
Fachliches zu Aktionselementen	0,048
Pädagogische Grundlagen im Umgang mit der Zielgruppe	0,033
Moderatorenausbildung zur Durchführung von Projektbausteinen	0,123
Sonstiges	0,071
Wunsch nach mehr Vernetzung	0,085
<i>Wer ist Ansprechpartner</i>	
Landesverkehrswacht	0,459
Örtliche / regionale Verkehrswacht	0,497
Deutsche Verkehrswacht	0,391

**Tab. A10-V:** Effektstärken (Cramers V) der in Abschnitt 10.1 und 10.2 getesteten Zusammenhänge verschiedener Merkmale der ehrenamtlichen Umsetzer mit der Funktion bei AjF-Verkehrssicherheitstagen (vgl. Tab. 10-19, Tab. 10-20, Tab. 10-29, Tab. 10-30, Tab. 10-31, Tab. 10-32, Tab. 10-33, Tab. 10-35, Tab. 10-36, Tab. 10-37, Tab. 10-38 und Tab. 10-40)

Merkmal	Cohens d
Anzahl durchgeführter Verkehrssicherheitstage	0,345
Noch geplante Verkehrssicherheitstage	0,192
<i>Bewertung der Betreuung durch die ÖVW</i>	
Kontakt im letzten Jahr vs. kein Kontakt	0,102
Vorsitzender ÖVW / LVW vs. kein Vorsitzender	0,148
<i>Bewertung der Betreuung durch die LVW</i>	
Kontakt im letzten Jahr vs. kein Kontakt	0,223
Vorsitzender ÖVW / LVW vs. kein Vorsitzender	0,176
<i>Bewertung der Betreuung durch die DVW</i>	
Kontakt im letzten Jahr vs. kein Kontakt	0,141
Vorsitzender ÖVW / LVW vs. kein Vorsitzender	0,174

**Tab. A10-D:** Effektstärken (Cohens d) der in Abschnitt 10.1, 10.2 und 10.3 getesteten Zusammenhänge verschiedener Merkmale der ehrenamtlichen Umsetzer mit der Aktivität im Programm AjF (vgl. Tab. 10-21, Tab. 10-22 und Tab. 10-44)

<p>Angestellt der Landesverkehrswacht ■■■■</p> <p>Herzinfarkt</p> <p>Keine Aktion geplant war</p> <p>Wir führen im zweijahresrhythmus Veranstaltungen durch</p> <p>Wird von der Polizei durchgeführt</p> <p>zeitliche Gründe, Auslastung weiterer Projekte</p>
--

**Tab. A10-6:** Pausierende und nicht mehr aktive AjF-Umsetzer: Grund für Pause / Inaktivität; Einzelnennungen Sonstiges

<p>freiberuflich tätig</p> <p>Vertrieb</p> <p>Dipl.-Ing. Kfz.-Technik</p> <p>Transportleiter, z.Z. noch Taxifahrer auf 450 Basis</p> <p>amtlich anerkannter Sachverständiger für Kraftwerke und Kernkraftwerke mit einem Hochschulabschluß</p> <p>Automobil-Entwicklungsingenieur</p> <p>Rettungssanitäter</p> <p>Berufssoldat</p> <p>MSc. Maschinenbau</p> <p>Kfz Sachverständiger / Industriemeister Kraftverkehr</p> <p>Dipl.-Ing. öffentl. Dienst</p> <p>Studentin</p> <p>Selbstständig</p> <p>Berufssoldat</p> <p>Eventplaner (selbst.)</p> <p>Dipl.Wirtschaftler</p> <p>Fachgebietsleiter in der Hochspannungstechnik</p> <p>IT-System- /Anwenderbetreuer</p> <p>Dipl. Ing. Tiefbohrtechnik / Erdölgewinnung</p> <p>Zahnarzthelferin</p> <p>dipl. Ing</p> <p>Selbstständig</p> <p>Vertriebsingenieur</p> <p>Berufsoffizier bei der Bundeswehr</p> <p>Montagearbeiter</p>
--

**Tab. A10-12a:** Alle AjF-Umsetzer: Berufsbezeichnung; Einzelnennungen Sonstiges (Teil 1 von 2)

Diplom Ingenieur
Hauptamtlicher in der Notfallseelsorge der Kirchen
kfm Ang
Handelsvertreter
Dipl. Ing
Kraftfahrer
Schornsteinfeger
Verkäuferin
Hausfrau
Stahlbau
Schweisser
Student
Student (master )
Verkäuferin

**Tab. A10-12b:** Alle AjF-Umsetzer: Berufsbezeichnung; Einzelnennungen Sonstiges (Teil 2 von 2)

Ablenkung, Handybenutzung,  
 Rollertuning/Unfallfolgen/Ablenkung  
 Ablenkung mit Handys  
 Erste Hilfe, Verhalten am Unfallort  
 Sie wollen Action  
 Rettungsgasse,  
 Die Ablenkung beim Führen eines Fahrzeugs, durch Handy oder Bedienung anderer Teile im Auto.  
 Diesem Personenkreis an Hand von einen Unfall mal deutlich auf zuzeigen welche Konsequenzen dies im Schuldfall vielleicht ein Leben lang haben kann  
 Allgemeine Führerscheinfragen-z.b.Ab wann welchen Führerschein und welche Kosten  
 Die Rettungsgasse  
 Toter Winkel, Selbsthilfe /Pannenkurs, anschauliche Infos zur richtigen Reifenwahl, Ablenkung  
 Noch stärkere Einbindung zur Thematik der Ablenkung im Straßenverkehr als Unfallursache.  
 zusätzliche Polizeiarbeit im Bereich Verhalten bei Verkehrskontrollen  
 Handyverhalten im Straßenverkehr  
 Ablenkung  
 welche Möglichkeiten hat der Jugendliche seine Lust am Fahren auszuleben ohne andere zu gefährden ■■■  
 Die neuen Assistenzsysteme in Fahrzeugen  
 Aufklärung ^zu den eigenen Möglichkeiten ein sicherer Verkehrsteilnehmer zu werden. Tips und Gefahrenaufklärung  
 Kindersicherung im PKW(junge Eltern) , Toter Winkel, junge Fahrer als Radfahrer  
 die Praxisanteile müssen für einige Moderatoren mehr erläutert werden

**Tab. A10-19a:** Aktive und pausierende AjF-Umsetzer, die DVW-Mitglied sind: Weitere wichtige Themen für Jugendliche / junge Erwachsene; Alle Einzelnennungen (Teil 1 von 2)

Zeitnah sollten Fahrschulen die Führerscheinneulingen den Hinweis auf die Schulung Sicheres Abgurten in Dachlage geben. Dies könnte dann im Überschlagsimulator der KfV auf Städte-/Landkreis-/ oder Bezirksebene erfolgen.

Programme für die Altersgruppe Teenager

Wichtig ist an Aktionstagen, dass die Jugendlichen an modernen Geräten praktische Erfahrungen sammeln können

Wir verbinden die Unfalldemonstration manchmal mit einer Rettungsübung, die aber von der DVV weder gewünscht noch anerkannt wird. Bei dieser Rettungsübung sehen die jungen Fahrer die Folgen eines Unfalles und die Rettungskräfte berichten.

der Führerschein, Punktesystem, Fahrtauglichkeitsüberprüfung durch eine medizinisch-psychologische Untersuchung

Thematik Handy, Tuning,

Tatsächliche Vorstellung von Unfallopfern, die bereit sind über ihr Schicksal zu reden

Fahrparcour

Kommunikation in der Mobilität - z.B. Tippen tötet usw. / Ablenkung im Fz. / Essen und Trinken während der Fahrt.

neueste Technik in Fahrzeugen

Unfallfolgen, Drogenprobleme, Psychische Probleme

über Strafrechtliche

Manipulierte KFZ

Toter Winkel, Gefahr von rechts - Radfahrer, Kinder

z.B. Alkohol und Drogen in der Form der Veranstaltung zu wenig nachhaltig, Film o.ä. anschauen und weg

Handy am Steuer

Ablenkung speziell für die Altersgruppe

Den jungen Erwachsenen aufzuzeigen, was bei der Missachtung von Regeln passiert, extreme Situationen (Schocktherapie).

**Tab. A10-19b:** Aktive und pausierende AfF-Umsetzer, die DVV-Mitglieder sind: Weitere wichtige Themen für Jugendliche / junge Erwachsene; Alle Einzelnennungen (Teil 2 von 2)

**UNWICHTIG:**

Gurtschlitten da auch zu gefährlich und brutal.. Zumal das Zusammenspiel mit einem Airbag nicht aufgezeigt werden kann

Gurtschlitten wegen Verletzungsgefahr

info-Stand,

Rahmenprogramm

**ZU ÜBERARBEITEN:**

Gurtschlitten

Die gansame Breite der Raus und Betäubungsmittel, sowie der Umgang mit nicht versicherten Fahrzeugen

Prüfung, ob der Baustein Sehtest für die Altersgruppe wichtig ist. Die Zeit des Führerscheinerwerbs liegt i.d.R. nur recht kurz zurück.

mehr Unterrichtsmaterialien für die Gruppenarbeit sowie Kurzfilme und kleine Giveaways als Lernerinnerung im Alltag

Bremsreaktionstest, da dieser der neueren Autos nicht mehr entspricht (Bremsweg, wegen Bremskraftverstärker ...)

Prospektmaterial

Zeitungsanzeigen für AJF an Schulen ist weggeworfenes Geld, deshalb kommt kein Mensch mehr zu den Aktionen.

Ablenkung

siehe oben [die Praxisanteile müssen für einige Moderatoren mehr erläutert werden]

ganz wichtig : das Thema Alkohol und Drogen hier müssen wir immer auf dem neuesten Stand sein!! Meistens haben die Jugendlichen mehr Erfahrungen als wir und dann wirken wir unglaubwürdig.

Drogen - Alkohol mit Restalkohol als Schwerpunkt / Unfallfolgen in der Wahrnehmung - Unfalldemo nicht auf Dauer nachhaltig bei den Jugendlichen.

Alkohol und Drogen die Verbindung zu der Autoindustrie als Lobbyarbeit

Anerkennung von Moderatoren (Eignungsnachweis) Empfehlung der VW müsste genügen

vielleicht das ganze Konzept überarbeiten z. B Rauschbrillen wird oft als Gaudi angesehen auch kleine Kinder machen deshalb mit. Man kann es ja nicht einfach verbieten

Rahmenprogramm

**Tab. A10-20:** Aktive und pausierende AjF-Umsetzer, die DVW-Mitglied sind: Themen überarbeiten / Themen unwichtig; Alle Einzelnennungen

## Medienberichterstattung

Ich bespreche mich mit Herrn ■■■ der Verkehrswacht ■■■.

Es ist schon seit einigen Jahren so, dass die Schule erwartet, dass wir an ihrem Schulfest mit unserem Equipment teilnehmen

Anregung durch VSB - Polizei

Gemeinsame Vorbereitung mit Stadt, Polizei, OVW, Schule, Krankenkasse und/oder Sportverein

in einem bestimmten Zeitrhythmus führen wir an den Schulen die AjF-Tage durch

andere VW

Vermittlung durch die Polizei

im Rahmen von Aktivitäten der Polizei

Arbeitsgruppe Verkehrssicherheit

durch die Zusammenarbeit mit der Polizei

Aus meiner polizeilichen Präventionstätigkeit heraus organisierte ich die VS Tage. Jetzt fragen die Schulen, die dahinter stehen direkt bei mir an. Die Polizei ■■■ führt solche VS Tage nicht mehr durch. Unsere KVW ■■■ 2-3 im Jahr.

Zusammenarbeit mit der Polizei

Mittlerweile sind diese Aktionstage sogenannte Selbstläufer

Elternbeiräte fragen an, Tag der offenen Tür an Schulen, Projektstage

Durch Mundwerbung, weil die Aktion toll ankommt

Präventionsveranstaltungen mit dem Landratsamt

Jahrelange Zusammenarbeit

Kooperation mit Polizei

bestehende Zusammenarbeit mit den Schulen

Angebote VErkehrswacht/Polizei

Kooperationspartnerschaft

Eltern von Jugendlichen fragen an

Junge Fahrer Aktionen in Kooperation mit Schule Polizei u. Rettungsorganisationen, Tage auch für die Öffentlichkeit zugänglich

**Tab. A10-23:** Aktive und pausierende Verantwortliche bei VST, die VST an Schule durchführen: Akquise Verkehrssicherheitstag an Schule; Einzelnennungen Sonstiges

Da das Angebot ja öffentlich gestaltet werden muss und auf einen zu langen Zeitraum angelegt ist, wollen einige Schulen nicht dem Diktat beugen

Terminfindung

Die dafür wichtigsten Personen bei jeder Schulart sind die Chefs und ihre Vertreter, wenn bei denen kein Interesse besteht wird es auch keine AJF-Veranstaltung geben.

Der momentane Wandel in der Schullandschaft

fehlende Zeiteinheiten und genügend räumliche Möglichkeiten für die Umsetzung durch die getrennte praktische und theoretische Ausbildung an den Berufsschulen sind nicht alle Schüler ausreichend erreichbar mangelndes Interesse von den Verantwortlichen an den Schulen

enger Zeit Plan

durch andere Prioritätensetzung

Auf Grund unserer personellen Möglichkeiten führen wir jährlich nur 1 bis 2 AJF-Veranstaltungen durch. Davon eine Veranstaltung als öffentliche Veranstaltung und eine Veranstaltung in einem Gymnasium. Dabei gibt es bisher keine Probleme. Eine tendenzielle Aussage ist auf Grund der wenigen Veranstaltungen schwer möglich.

Für das Lehrpersonal ist die Bereitschaft Zusatzaufgaben zu übernehmen gering ausgeprägt.

Die Schulen meinen die Wissensvermittlung wäre ihre Aufgabe, Die Schüler in anderen Bereichen zu fördern , die nicht im Zeugnis erscheinen ist vergeudete Zeit.

Verantwortliche Lehrkräfte!

Die Vorgabe, das die Veranstaltungen öffentlich zugänglich sein und außerhalb der Schule beworben werden müssen .

Durch die Einführung des G 8 (Gymasien) ist der Lehrplan sehr gedrängt. Für zusätzliche Aktivitäten an der Schule haben deshalb oftmals die Schulleitungen kein Interesse. Leichter gestalten sich die Planungen an Berufsschulen.

Der Aufwand für die Schulen, zusätzlich zur täglichen Arbeit

Schulen haben keine Zeit. Es finden sich kaum bzw keine Verantwortlichen, die den VS Tag planen. Früher habe ich als PB das überwiegend gemacht und die brauchten nur einen Klassenverteiler für die Aktionsstände erstellen. Insofern, ein VS Tag macht Arbeit und da haben die Lehrkräfte keine Zeit mehr für.

Die Zentralisation von Berufsschulen erfordert vom Lehrpersonal ein sehr intensives Planen und Koordinieren ab. Die Durchführung von AJF- Veranstaltung wirkt eher störend auf die Organisation des Schulbetriebes. Die Verwendung der vorhandenen Aktionselementen (Gurtschlitten etc.) ist für die jungen Menschen nicht ansprechend, da sie teilweise sehr überaltert sind. Hier müssen dringend neue Elemente, die einen gewissen Aktionsgrad haben und somit das Interesse der Jugendlichen wecken, eingeführt werden . Das können jedoch diem örtlichen Verkehrswachten nicht leisten, da die finanziellen Mittel fehlen.

Interessenkonflikt mit anderen Aufgaben

**Tab. A10-25a:** Aktive und pausierende Verantwortliche bei VST, die VST an Schulen durchführen: Gründe schwierige Gewinnung Schulen; Alle Einzelnennungen (Teil 1 von 2)

Keine Zeit, der Stundenplan ist einfach zu voll, um solche Aktionen durchzuführen

Berufsbildende Schulen machen gern mit und sind bereit, Unterrichtsstunden zu opfern. Bei den Gymnasien ist es anders. Der Druck scheint hier viel höher zu sein und man ist seitens der Leitung und Lehrkräfte nicht offen für Aktionstage. Es geht zu viel Unterrichtszeit verloren, auch Lehrer müssen den Ablauf bei diversen Klassen organisieren, alles bringt Unruhe in die Schule, was gerade in Gymnasien nicht gewünscht ist.

Zeitliche Probleme Seiten der Schule

Schulen werden mit Projekten überhäuft. Es fehlt an engagierten Lehrern, die sich für Verkehrserziehung interessieren.

Schulen zeigen zwar Interesse an dem Programm, können aber aufgrund interner organisatorischer Probleme die Aktion nicht gestalten. Man verläßt sich komplett auf die VW

Organisation von der Schulleitung und der Kosten

Thema Verkehrserziehung ist kein Thema an der Schule, es fehlt ein entsprechender Lehrer für Verkehrserziehung.

die Lehrer zu überzeugen wie wichtig diese Veranstaltungen für ihre Schüler ist

Es dürfen keine Stunden ausfallen. Organisation durch einen Lehrer nicht möglich, da keiner Zeit und Lust hat. Es ist alles zu viel Arbeit und Organisation.

Lerndruck

Wenig Zeit für solche Themen im Lehrplan. Kein Interesse der Lehrer.

Es liegt an der vorgegebenen Aktionszeit von 6 Stunden. Viele Lehrer möchten nicht so eine lange Tagesveranstaltung !!!!!!!

Überangebote von Projekten anderer Sachgebiet wie Verkehrsprävention

Keine Ansprechpartner an Schule.

PROGRAMM müsste mit neuen Elementen aufgefrischt werden

Den Schulen steht nach eigenen Angaben zu wenig Unterrichtszeit zur Verfügung, sie können (oder wollen) weiteren Unterrichtsausfall daher nicht rechtfertigen.

Es ist mit viel Arbeit verbunden. Klassen einteilen; alles koordinieren; Lehrer und Schüler freistellen.

Anzahl der Schüler rückläufig

Das Schulprogramm lässt wenig Zeit für andere Aktionen zu und es fehlt das Interesse für einen derartigen Aufwand

Gymnasien haben kein Interesse, zum Schuljahresschluss stehen Prüfungen an.

zu viele Themane, die in die Schule getragen werden, die Lehrkräfte haben teilweise keine Zeit mehr

teils teils, da oft keine Verbindungslehrer bestimmt wurden-so stellt es sich mir dar!

Aufwand und Kosten, die durch das Anmieten von Aktionselementen entstehen.

wird durch die Verkehrsunfallprävention der Polizei ausgeführt

War bislang noch nicht möglich, wir befinden uns erst im Aufbau der Verkehrswacht.

Es wurden schon Aktionen durchgeführt, aber z.Z.nicht zu wenig öffentlichkeitswirksam, teils geringer Platz

Ich hatte bisher nur die Information, dass die Veranstaltungen öffentlich zugänglich sein müssen.

Weil sich Schulen oft gern bedienen lassen und die erforderliche Vorbereitung und Mitarbeit der Lehrer fehlt

Zu viel Organisation nötig, teils zu gezwungen.

Von der DVW ist es nicht erwünscht diese an Schulen durchzuführen. Es werden nur Aktionstage im öffentlichen Bereich durchgeführt.

in Jugendfreizeitstätte/clubgelände, öffentliche Räume

So können mehrere Schulen und Öffentlichkeit eingeladen werden. Generell halte ich aber Schulgelände für sinnvoll.

War seit einigen Jahren nicht mehr erlaubt.

eine Öffentlichkeit ist hier nicht gewährleistet, auch ist nicht genug Geld für mehrere Veranstaltungen vorhanden

Haben einen verkehrswachteigenen Platz dafür - ein öffentlich zugängiges Verkehrssicherheitscenter.

Platzverhältnisse, Schülerzahlen zu gering der zielgruppe

eigener Verkehrsübungsplatz, parallel läuft FST

Vorgabe durch die LVW ■■■

es wurde bisher immer ein öffentlicher Zugang gefordert

war nicht geplant

ab 2005 bis 2014 ja, dann nicht mehr da in Pension

Das machen unsere örtlichen Verkehrswachten, wir sind seit ■■■ jährlich einmal bei ■■■ und führten dort einen großen VST durch.

**Tab. A10-26:** Aktive und pausierende Verantwortliche bei VST, die keine VST an Schulen durchführen: Gründe gegen Verkehrssicherheitstage an Schulen; Alle Einzelnennungen

Es ist allgemein schwieriger Ehrenamtliche zu gewinnen, die dann auch noch das entsprechende Unterrichtsmodul beherrschen müssen.

Einstellung der Mitmenschen / Bereitschaft zu helfen und Zeit zu investieren  
 ...wenn z.B. eine VW, in der eigenen Vorstandschaft nicht mehr ausreichend Mitstreiter findet, ist es schwierig diese bei den Mitgliedern oder bei der Bevölkerung zu finden.

Kosten

Es gibt immer weniger die sich ehrenamtlich einbringen

Die Aktionen mit den Vorarbeiten und Nacharbeiten nehmen zuviele Stunden in Anspruch, da lockt auch die Aufwandsentschädigung nicht wirklich

Es finden sich keine Jugendlichen für Ehrenamtsarbeit. Kein Lust, wenig Geld, keine Zeit, so die Aussagen...

Ehrenamtler zu gewinnen ist grundsätzlich für jeden Verein sehr schwierig geworden. Gerade ehemalige Polizisten sind nicht mehr bereit, für die Verkehrswacht nach Ihrer Pensionierung zu arbeiten. Es gibt zu viele andere Aktivitäten für ältere Menschen. Senioren sind heute oftmals wesentlich rüstiger wie vor Jahren und haben damit auch andere Interessen.

Nachwuchs im Ehrenamt fehlt, dadurch oftmals Überalterung fehlende Zeit komplizierte und aufwendige Abrechnung

zuviele Interessen, Individualismus

Für die Durchführung muss inkl. Auf- und Abbau, Anfahrt usw. eigentlich ein ganzer Tag eingeplant werden. Bei Berufstätigen ist es oft schwierig, dies zu ermöglichen. Die Aufwandsentschädigung ist für einen ganzen Tag dann doch nicht ganz ausreichend.

Eine ständig steigende berufliche Belastung von Funktionsträgern macht eine zusätzliche Aufgabenübernahme (AJF) schwieriger. Dadurch kann ein reibungsloser Ablauf eines AJF-Tages nur mit geplanter Reserve funktionieren.

weniger Zeit

kein Interesse an ehrenamtlicher Arbeit

Zeitfaktoren

Bei fast allen Befragten ist das Ehrenamt wichtig aber selbst Mitwirken will man meist aus Zeitgründen und fehlendem finanziellen Anreiz nicht.

Zeitmangel, Aufwandsentschädigung zu niedrig

Nicht nur für das Programm. Es ist im Allgemeinen Problematisch neue Mitglieder zu finden.

Wie in allen Vereinen sind heute junge Leute weniger bereit ehrenamtliche Arbeit zu leisten.

Jeder lebt sein Leben und hat genug um die Ohren. Der berufliche Alltag ist stressig.

Neuwerbung für ehrenamtliche Mitgliedschaft sehr schwierig.

Die Tageszeit, Schulen führen diese Aktion Vormittags durch...

mangelndes Interesse an ehrenamtlichen Tätigkeiten, zeitliche Inanspruchnahme

Die Bereitschaft, ehrenamtlich tätig zu werden nimmt stetig ab. Veranstaltungen in Schulen etc. finden in der Regel wochentags statt. Da sind entsprechende Moderatoren berufstätig und stehen für das Ehrenamt nicht/eingeschränkt zur Verfügung. Rentner mit Freizeit sind wenig geeignet für AjF-Veranstaltungen.

Keine Motivation

Beruflich bedingte zeitliche Probleme

Berufstätige müssen Urlaub beantragen, damit sie an Aktionstagen teilnehmen können.

Viele Ehrenamtliche befinden sich im aktiven Polizeidienst, wobei viele durch Sondereinsätze und Schichtdienst oft spät fest einzusetzen sind, so dass wir teilweise schon Reservemoderatoren einplanen.

Es ist allgemein festzustellen, dass die Bereitschaft für ehrenamtliche Verkehrssicherheitsarbeit fehlt. Die Zahl der Mitglieder in der Verkehrswacht wird immer geringer.

viele wollen nicht ehrenamtlich tätig sein!

Es gab mal 100,- Euro Aufwand...

Zu viele Anforderungen bei der Vor- und Nachbereitung eines Bundesprogramms, und Einschränkung der finanziellen Mittel (Orga Pauschale)

Das Interesse ist nicht ausreichend groß.

Ehrenamtliche sind in unserer Gesellschaft weniger geworden!

Es ist im allgemeinen schwierig ehrenamtliche Mitarbeiter für die Arbeit in der Verkehrswacht zu gewinnen.

JF in Zusammenarbeit mit Schulen finden an einem Wochentag statt und beginnen vormittags.

Für Berufstätige ist es unwirtschaftlich freie Tage oder Urlaub einzusetzen. Die Aufwandsentschädigung ist nicht attraktiv. Auch weil Fahrtkosten und Verpflegung selbst finanziert werden müssen.

Freizeitgedanke, Ehrenamt nicht attraktiv

Deinteresse an ehrenamtlicher Arbeit, Überangebot an Vergnügungen/Medien, ich stelle mich doch nicht so öffentlich hin,

Freizeit ist für viele wichtiger als die paar Euro von der Verkehrswacht! Verkehrssicherheit ist für viele nicht wichtig. Junge Menschen haben andere Interessen

Es geht nicht um AjF, sondern allgemein um Ehrenamtl. Tätigkeit. Es fehlt den Menschen an Zeit und Jugendliche wollen lieber chillen. Ferner ist vielen Menschen, insbes. jungen Leuten zu wenig Aktion und es mangelt an Akzeptanz und Interesse in der Bevölkerung. Als Ehrenamtler muss man auf die Menschen zugehen und ansprechen und man erhält keine bis wenig Resonanz. Junge Menschen sehen keinen Erfolg. Ältere (i.d.R. Rentner, Pensionäre) Ehrenamtler machen es der Tätigkeit wegen u hoffen auf wirksamen Erfolg bei dem VT/Bürger.

Es will keiner mehr etwas machen

Die Strukturen der örtlichen Verkehrswachten durchlaufen eine Verjüngungsprozess. Ältere Mitglieder scheiden aus, jüngere können kaum noch geworben werden, da kein Interesse. Es fehlen auch gewisse Anreize. Zudem finden die AJF- Veranstaltungen an Berufsschulen statt, die jedoch nur wochentags durchgeführt werden. Da junge Ehrenamtliche zum größten Teil In Arbeit sind, stehen sie nicht für die Veranstaltungen zur Verfügung.

zu niedrige Aufwandentschädigung, fehlende erforderliche Fachkompetenz für Erklärungen und Bedienen der Akrionsgeräte, fehlendes Interesse.

Durch zunehmende Bürokratie und steigenden Anforderungen an das Ehrenamt.

Kaum Zeit

Zeit

Die meisten Menschen sind berufstätig, die Rentner möchten ihr Rentendasein genießen. Außerdem ist man nicht bereit auch am Wochenende zu arbeiten.

Der Zeitpunkt ist wichtig!!

In ■■■ haben wir veraltete Simulatoren, die auch für Grundschüler nicht interessant wären. Wir müssen als Verkehrswacht selber viel Geld in die Hände nehmen um Simulatoren auszuleihen und bekommen dann wenig Geld zurück. Die LVW streicht die Gelder und wir warten zeitweise bis zu 8-9 Monaten auf die Abrechnung unserer Anträge. Bis dahin strecken wir das Geld aus eigener oder privater Tasche vor. Das macht keinen Spaß mehr und daher haben die Ehrenamtlichen kein Interesse an der Arbeit. Die Aufwandsentschädigung kommt spät, das Equipment ist veraltet - da kann man kaum Leute für die Tätigkeit gewinnen

mangelndes Interesse an Ehrenamtsarbeit überhaupt, Überalterung, geringe bis keine Unterstützung von den kommunalen Institutionen

Junge Menschen haben keine Lust, das Wochenende oder einen Tag am Wochenende von der Freizeit zu opfern. Innerhalb der Woche sind sie in der Schule oder am Arbeiten. Das mittlere Alter ist in Arbeit und Familie eingebunden. Die Rentner sind froh, dass sie ihr Leben im Alter nach vielen Arbeitsjahren selbst bestimmen können und haben keine Lust, sich verpflichtend einzubringen bzw. sich wieder etwas sagen zu lassen.

Bereitschaft im Verein tätig zu sein

Die örtliche VW ist überaltert und junge interessierte Menschen kann man nicht gewinnen. Man ist bereits anderweitig organisiert.

Dürfte an der geringen Aufwandsentschädigung liegen. Beispiel: 5 Uhr Abfahrt von ■■■ nach ■■■ zum Gymnasium. Beginn der Veranstaltung 8:00, Ende der Veranstaltung 16:00 Uhr. Abbau und Rückfahrt mit Ankunft ■■■: 20:00 Uhr. Und das bei jedem Wetter

Beruflich sehr eingebunden. Teilweise zu bequem - Freizeit ist wichtiger.

Viele klagen über zu lange Aktionszeiten mit zu geringer finanzieller Entschädigung. Gerade pensionierte Polizeibeamte sind nicht zu überzeugen, hier mitzuhelfen und ihr erworbenes Fachwissen noch sinnvoll einzusetzen. Meistens haben sie angeblich andere wichtigere Verpflichtungen

Ruheständler haben andere Interessen, Berufstätige haben keine Zeit, hat die Verkehrswacht keine attraktiven Geräte - kein Interesse, Jugend ist gegenüber älteren anders geworden

Schwierig zu beurteilen. Evtl. Qualifikation? Hohe Anforderungen? Anspruchsvolle Tätigkeit im Umgang mit jungen Leuten? Zeitaufwand? Überangebot an Möglichkeiten? Umsetzung der Bausteine erfordern hohes Niveau an Kenntnissen. Ob die Entschädigungshöhe eine Rolle spielt, kann ich nicht beurteilen...

Nachdem man bereits im Arbeitsleben sehr gefordert wird, ist es schwierig sich in der Freizeit noch zu engagieren.

Freizeit steht im Vordergrund. Wenn man gewisse Ansprüche hat an die ehrenamtliche Arbeit wird es immer schwieriger. Unzuverlässigkeit, keine Lust, am Wochenende sowieso nicht. Rentner sind genauso viel beschäftigt wie Arbeitnehmer.

Bereitschaft die Zeit zu opfern ; Zeit; Länge der vorgeschriebenen Aktionszeit

es müssten Mittel für eine Festanstellung gefördert werden

allgemeiner Rückgang ehrenamtlichen Engagements

Gute und motivierte Personen haben oft einen Job und sind nicht so flexibel.

Diese Veranstaltungen werden an Wochentagen durchgeführt, damit alle Schulen die Möglichkeit haben, daran teilzunehmen. Da bekomme ich aber keine jüngeren Ehrenamtlichen, da diese arbeiten müssen. Unsere älteren Ehrenamtlichen sind teils körperlich nicht mehr dazu in der Lage, ein solches Programm zu stemmen. (geht ja über 8 Stunden)

Wie in jedem Ehrenamt, es will keiner mehr was Freiwillig machen.

Wir benötigen Rentner oder Pensionäre die Freizeit haben

Nachwuchsproblem

Geringe Personalstärke im Vorstand

Reduzierung der Aufwandsentschädigung / Attraktivität des Programms

Es ist allgemein schwierig, Ehrenamtliche zu gewinnen, nicht nur programm- oder vereinsbezogen. Bei der Verkehrswacht stellt sich m.E. zusätzlich das Problem, dass Interessierten häufig der Nutzen der Tätigkeit nur schwer verdeutlicht werden kann, da es keinen greifbaren Erfolg gibt.

Es sind immer Urlaubstage erforderlich um an einem Aktionstag im Ehrenamt mitzuwirken. Bei allen möglichen Veranstaltungen für unterschiedliche Zielgruppen ist der Jahresurlaub nur in der Verkehrswachtarbeit.

Alterung, wenig Nachwuchs in Form geeigneter Moderatoren

Ehrenamtler müssen in ihrem Job arbeiten und die AJF Veranstaltungen sind meistens den ganzen Tag über, sodass es schwieriger wird, die Moderationstätigkeit mit der beruflichen Tätigkeit in Einklang zu bringen. Ehrenamtler haben dann Arbeitsausfall, der nicht durch die Aufwandsentschädigung aufgefangen wird.

viele haben keine Zeit; und wenig Interesse,

Schwierig wird es -wenn überhaupt- an Wochentagen, da viele beruflich unterwegs sind

Alter der Ehrenamtlichen steigt

weil keine neuen Kollegen sich bereiterklären Mitarbeit in der Verkehrswacht zu leisten

Ehrenamt während der Arbeitszeit auszuführen ist fast unmöglich, es gibt kaum noch Arbeitgeber, die darauf Rücksicht nehmen. Arbeitslose haben kein Interesse an ehrenamtlichen Betätigungen, da sie Geld verdienen wollen. Und einige wenige Rentner, haben nicht mehr die ausreichende Kraft für derartig anstrengende Veranstaltungen.

Für Berufstätige in der Woche sehr schwierig.

Es fehlt an jungen Menschen, die in die Verkehrswacht eintreten. Der Verein ist in unserem Bereich stark überaltert.

Nachwuchsprobleme wie in allen Vereinen

der hohe Zeitaufwand und die teilweise Berufstätigkeit der Ehrenamtler

die Zeiten oder auch der finanzielle Hintergrund, viele Menschen wollen sich auch nicht engagieren

aus Altersgründen, langer Vertastungszeitraum

Weil u.a. Zuviel (zeittechn. & vom inhaltl. Umfang) erwartet wird, weil kaum Interesse an Ehrenamt vorhanden ist; weil bezahlte Tätigkeiten bevorzugt werden. ...

Personalmangel in allen Bereichen von Polizei, Rettungsorganisationen, etc.

die Arbeitszeiten, Vorgaben der Firmen/Behörden an Ihre Mitarbeiter, Interesse

Die Bürokratie beim DVW..... Anträge, absolute Kontrolle, die schon teilweise aus meiner Sicht als Mißtrauen eingestuft werden kann. Ähnlich sieht es in anderen DVW- Programmen aus. Aufgrund von dieser Kontrollhandhabung stehen mir bereits seitd längerer Zeit mehrere Moderatoren nicht mehr zur Verfügung.

Die VW mit der wir im Programm AjF zusammenarbeiten, findet keine neuen aktiven Mitglieder. Weniger Menschen wollen aktiv ehrenamtlich tätig sein.

**Tab. A10-28e:** Aktive und pausierende Verantwortliche bei VST: Gründe für schwierige Gewinnung von Ehrenamtlichen; Alle Einzelnennungen (Teil 5 von 5)

Ich persönlich halte grundsätzlich nichts von den Programmen und der Zuordnung an einzelne Personengruppen. Verkehrssicherheitstage sollten für alle Altersklassen durchgeführt werden. Eine Beschränkung auf Altersklassen halte ich gerade unter dem Gesichtspunkt der Erreichbarkeit der Verkehrsteilnehmer für antiquiert. Wir wollen mit unseren Aussagen möglichst viele Menschen erreichen. Und dabei ist es mir egal, ob es sich um eine AJF oder um eine Mobil bleiben aber sicher oder eine Fahrrad aber sicher - Veranstaltung handelt. Ich halte das Konzept eine Veranstaltung für eine Altersgruppe für grundsätzlich falsch!!! Die Verkehrswachten müssen dort hin, wo viele Menschen sind, z. B. auf Jahrmärkten usw. Und dort ist jede Altersklasse vertreten!!!

Es ist stets ein Höhepunkt in ■■■ an Gym. bei den vielen FFW, Sanitätern nicht unbedingt auf dem Volksfest der Stadt oder dem Dorfklub

eigene Aktivitäten

Die passenden Produkte

Praxisbezogenheit

Die anschauliche Darstellung

Dass die Veranstaltung im Rahmen des Schulunterrichts angeboten wird.

Informationen

die Möglichkeit es durchzuführen

Die Möglichkeiten reale Trainingseinheiten im Schonraum für die Umsetzung und Anwendung im realen Straßenverkehr zu nutzen.

Neue Technik für die jungen Fahrer sehr interessant. Alte Geräte werden nur schlecht angenommen.

im Kreis ■■■ in Verbindung mit unserem Schutzengelprogramm sehr gelungen

Ich kann die Aktionselemente an den Gegebenheiten, dem Platz, dem erwarteten Beteiligungsgrad gut anpassen/auswählen. Gut läuft auch die Online-Beantragung und -Abrechnung.

Material

Budget für attraktive Elemente

Die Möglichkeiten solch einen Tag zu gestalten

Förderung

Einsatz der Aktionselemente mit Moderatoren bzw. Ehrenamtlichen, Zusammenarbeit mit anderen Vereinen, Institutionen, Firmen

**Tab. A10-29:** Alle AJF-Umsetzer: Am Programm AJF besonders gelungen; Einzelnennungen Sonstiges

Die Umsetzung von Projektbausteinen gestaltet sich sowohl aus zeitlichen, örtlichen und personellen Gründen schwierig. Ich bin der Meinung, dass an einem Aktionstag die Aktionselemente ausreichen sind. Die Projektbausteine sollten gesondert angeboten und im Rahmen des Unterrichts durchgeführt werden. Hier wäre es angebracht die Lehrer dafür lzu gewinnen und auszubilden

Es sollte doch überlegt werden, ob die Grenze bei 25 Jahren richtig ist, denn auch die 28 Jährigen verfügen eventuell nicht über genügend Fahrpraxis. Dies beziehe ich besonders auf das Thema Ablenkung durch Handy und Reaktionszeit mit dem Reaktionstestgerät. Gerade bei diesem Element kommen wir auch mit 30 Jährigen sehr gut ins Gespräch.

Es sind bei vielen Veranstaltung zu viele Bausteine im Angebot das es nicht allumfassend durchgeführt werden kann weil die Zeit dann fehltEs

die sehr strikten Vorgaben für die Abrechnung der einzelnen Aktionselementen, die sich jährlich verändernden Vorgaben, es werden zu wenig Aktionselemente gefördert, hält man sich stur an das Programm, wirkt es steif und unattraktiv, das Rahmenprogramm wird total überbewertet, genauso wie die Anzeigenschaltung, die äußerts kleinlich gehaltene Regelung von Vergleichangeboten ab 500,00 € Kostenaufwand

Die Zusammenarbeit und die Zuarbeit der DVW, speziell die Bearbeitung der Aktionen nach dem stattfinden.

Zu lange Gesprächszeit - weniger ist mehr. Besser danach z.B. Schulen begeistern für die Gespräche der Zielgruppe zu den Themen Drogen.. etc. und dies sollte durch geschulte Moderatoren auch zusätzlich bezahlt werden.

Leider nicht immer alle Geräte da.

Orientierung auf Großveranstaltungen mit möglichst vielen Teilnehmern. Damit Rückzug aus ländlichen Raum und kleineren Städten.

Rahmenprogramm, Werbung könnte überarbeitet werden.

die vorhandenen Simulatoren, eigentlich in allen Bereichen, sind doch oft in die Jahre gekommen, wie z.B. Reaktionstestgeräte oder Fahrsimulatoren. Hier sollte mit der Zeit gegangen werden hinsichtlich bspw. 3D Simulationen, Echtzeitsimulationen usw. (klar ist sehr teuer, müsste entsprechend unterstützt werden vom Ministerium?), Fetzige Flyer, tolle Giveaways, Eyecatcher um die Jugendlichen zu erreichen sind nötig. Knallharte Filme, bspw. die englischen Aufklärungsfilme zu Alkohol/Drogen, Handynutzung am Steuer, sollten auch wir bereitstellen und vorführen können.

Sechs Stunden Einsatzzeit sind sehr aufwändig. Ansonsten keine negativen Erfahrungen.

Rauschbrillenparcour

FST nicht bestandteil

z.Teil veraltete Bausteine - müssen dringend aufgefrischt werden.

machmal wenig Kooperation mit der Schule

Manchmal die Anzahl der Beteiligtem

Diskussionsrunden - die jungen Menschen wollen live mitmachen statt reden

z.B. bei dem Infoteil zu wenig Action besser Interesse wecken

Zu viel Polizei

Die aufwendige Abrechnung; die aufwendige Dokumentation; alles muss nachgewiesen werden; Arbeitshinweise sind nicht deutlich definiert, unterschiedliche Auslegung; dies trifft auf alle Bundesprogramme zu.

**Tab. A10-30b:** Alle AjF-Umsetzer: Am Programm AjF nicht gelungen; Einzelnennungen Sonstiges (Teil 2 von 2)

Die Anmeldung und Abrechnung, Bereitstellung aktueller Transparente, Infotafeln pp

Entbürokratisieren

weniger Kosten

Flexibilität

Die übergeordnete Lobbyarbeit, um den Bekanntheitsgrad zu verbessern. Auf lokaler Ebene ist das oft sehr schwierig.

Es sollte die Möglichkeit gegeben werden eigene Ideen einzubringen und diese auch abrechnen zu können

Das Programm sollte an weiterführenden Schulen als Pflichtprogramm durchgeführt werden (insbes. Berufsschulen, Berufsober-/Fachschulen usw.)

Man sollte mehr Aktionsgeräte zum Thema Ablenkung entwickeln und zur Verfügung gestellt bekommen. Nur erzählen hilft in diesem Bereich nicht!!!

Fällt mir spontan nichts ein, außer dem in nicht gelungen Genannten. [Sehr groß ist der verwaltungstechnische Aufwand zur Vorbereitung, Dokumenttion der Durchführung und auch Abrechnung.]

die Abrechnungsmodalitäten sind verbesserbar, dauert zu lange bis die Aktion endgültig abgerechnet wird.

Mehr Zeit für die Abläufe. Und mehr Veranstaltungen von AjF

Wie im Punkt zuvor schon erwähnt, das Sparen an falscher Stelle. Wer noch nicht aktiv an solchen Veranstaltungen teilgenommen hat, erfährt nicht die Anstrengungen die ein Ehrenamtlicher oft hinnehmen muss. Wir haben oft An- und Abfahrten von über 1 Stunde, Aufbau- und Abbau je 3/4 Stunde und dann die vielen Stunden vor Ort mit den Schülern, was nicht immer von Seiten der Schulen ordnungsgemäß verläuft. Verbesserungsvorschlag: Moderatorenentgelt von 80 € auf 90 € erhöhen sowie für den Erhalt der Gerätschaften die Preise erhöhen. Dafür die Announcen, die nach meiner Erfahrung keine Menschen von den Straßen holen, um an einer Schulveranstaltung teilzunehmen, streichen. Je nachdem wie hoch die Anzahl der Schüler ist, wäre es nicht machbar weitere Personen mit zu beschulen. Gerade beim Überschlagsimulator oder Gurtschlitten wird den Moderatoren eine hohe Aufmerk-/ Achtsamkeit abgefordert, ein Zuviel an Teilnehmern und zu hoher Druck könnte kontraproduktiv sein.

Es sollten überwiegend Aktivitäten angeboten werden, die einerseits eindrucksvoll Probleme deutlich machen, die andererseits aber vorort nicht zu viel Zeit in Anspruch nehmen. Dies, weil das Angebot bei den meisten Veranstaltungen recht vielfältig ist und die jungen Leute nichts verpassen wollen.

Mehr Bezug auf Fahren mit Handy, also, das die Jugendlichen das nicht tun

**Tab. A10-31a:** Alle AjF-Umsetzer: Am Programm AjF zu verbessern; Einzelnennungen Sonstiges (Teil 1 von 5)

Abrechnungsmodalitäten mehr auf Qualität, weniger auf auf Quantität gerichtet. Gezielte Veranstaltungen für kleine Zielgruppen sind effektiver als Großveranstaltungen.

Allgemein muss der Organisationsaufwand (Bürokratie) reduziert werden. Dieser ist eindeutig zu hoch, wenn man die vorgesehenen Fördermittel erhalten will. Außerdem wäre es sinnvoll auch den Aspekt des Radfahrens und -helms mit einzubeziehen.

Hier müsst verstärkt auf folgende Themen eingegangen werden: telefonieren - SMS schreiben während der Fahrt, falsche Einstellung der Sitzposition (Sicherheitsgurt kann bei Unfällen oder beim starken Abbremsen zu tödliche Verletzungen führen).

Die Ablenkung durch die Handybenutzung sollte in den Vordergrund gestellt werden.

Es muß einen klaren Plan für den Ablauf geben und dieser ist von der GVW den Einrichtungen vorzu schlagen nicht umgedreht

Die verschiedenen Aktionen im Bundesgebiet sollten auf der Homepage der DVW vorgestellt werden, gibt dann Anregungen für den einen oder anderen Veranstalter

Mehr Aktionstage z B. Vor Sportveranstaltungen

Bei den Aktionen in Schulen sollte der Zeitplan der einzelnen Gruppen besser koordiniert werden.

Höhere Aufwandsentschädigungen für die eingesetzten Mitmachenden in alles Programmen!!!

Der Schreibkram müßte geringer sein, diese Zeit fehlt für Aktionen

Das Thema Ablenkung durch Smartphone, Navi, Radio etc. sollte unbedingt fester Programmbestandteil werden. Bei Aktionstagen an Schulen sollten die Jugendlichen immer von Lehrkräften begleitet werden und nicht nur zu den Stationen geschickt werden.

Das Aktionsmaterial sollte zielgruppengerechter (ansprechender für Jugendliche) und soweit möglich auch in Bezug auf die einsetzbaren Aktionselemente gestaltet werden

Finanzmittel

die Antrags- und Abrechnungsmodalitäten, der ständige und permanente Hinweis auf die Öffentlichkeit sowie der 3 Logos, besonders auf die Förderung durch das Ministerium für .... (keinen Jugendlichen interessiert dies, selbst bei der Presse hat man erhebl. Probleme, wenn es in den Bericht vom Aktionstag erwähnt werden soll)

Mehr zentral gesteuerte Werbung für die Aktion in den sozialen Netzwerken mit Hinweisen auf die Umsetzer vor Ort.

Die Abrechnung

o.g. Punkt [Die Zusammenarbeit und die Zuarbeit der DVW, speziell die Bearbeitung der Aktionen nach dem stattfinden.]

weniger Bürokratismus, z.B. Zulassungsvoraussetzung als Moderator von Projektbausteinen offener gestalten (z.B. Arzt mit langjähriger Führungsposition kann auch ohne spezielle Moderatoren-Ausbildung die Diskussion kompetent leiten), hier sollte auf die Erfahrungen und Einschätzungen der örtlichen Verkehrswacht vertraut werden

aktuelle Informationen im Programm immer schnellstmöglich einbauen sowie aktuelle Infobriefe über AjF pro Jahr

Es sollen mehr Aktionselemente zur Verfügung gestellt werden (z.B. Simulatoren usw.)

Die Förderung!!!

Auch hier Unterstützung durch die Umsetzer (z.B. Deutscher VW) und durch den DVR mit Informationen z.B. an das Schulverwaltungsamt.

Es sollten noch mehr sein. Leider verringert sich die Zahl der Veranstaltungen von Jahr zu Jahr.

Bessere Zielgruppenansprache, neue Flyer, neue Motive, Optimierung der Materialien.

die Möglichkeit SHT kostengünstig vor Ort durchzuführen,

Es wäre toll, wenn die, die hinter dem Stand stehen, genau so alt wären, wie die die vor dem Stand stehen und nicht teilweise 40 bis 50 Jahre Unterschied besteht

Das Programm sollte so weiter geführt werden. Es sollten jedoch die Aktionselemente sowie der Einsatz von Printmedien aktualisiert werden. Die zentrale Bereitsstellung von themenorientierten Video-Clips/- Filmen sollte verbessert und abrufbereit gehalten werden.

Ein neues Spannband, einen richtigen Hingucker.

Umbenennung. Ansprache aller Altersgruppen.

Die schulischen Veranstaltungen müssen zur Zeit laut Vorgabe mit dem Zusatz der Öffentlichkeit zugänglich beworben werden. Diese Art der Zugabe ist in vielen Fällen aus Sicherheitsgründen möglich. Die Schulleiter verweisen auf Grund bekannter Vorfälle immer wieder auf die Eigenständigkeit ihrer Veranstaltung. Hier ist dringender Handlungsbedarf, mit Streichung des geforderten Öffentlichkeit Status. Des weitern sollte die Internet Werbung zumindestens für den regionalen Raum anerkannt werden.

Örtliche Variabilität

Es sollte ein Fahrtraining geben, wo junge Fahrer mit dem Handy spielen und dabei einen Parcours durchfahren. Nur so kann man in ECHT zeigen was passiert, wenn man unaufmerksam ist.

einfacherer Weg der Antragstellung und Abrechnung

Mehr Mittel vom Ministerium, um mehr Veranstaltungen machen zu können.

Es sollte mit erheblich mehr Finanzmittel ausgestattet werden, damit viel mehr dieser Aktionen durchgeführt werden können. 2017 wurde sehr schmerzhaft gekürzt.

MEHR GELDER DAFÜR ZUR VERFÜGUNG GESTELLT WERDEN

An den Infoständen kommen etliche jüngere Jugendliche (Kinder mit Eltern) vorbei. Für den Auto- u. Motorradsimulator sind diese Kinder noch zu jung. Evtl. gäbe es auch für diese Verkehrsteilnehmer (Kinder mit Fahrrädern im Straßenverkehr) ein Simulationsprogramm.

die Öffnung der Förderung durch die Legalisierung einer Schulveranstaltung, weil hier die Zielgruppe in einer sonst nicht zu realisierbaren Menge erreichbar ist

Möglichkeit kleinerer Veranstaltungen (zeitlich und Teilnehmeranzahl)

Fortbildung für Moderatoren

finanzielle Mittel werden benötigt, dass man mehr moderne Geräte einsetzen könnte.

Der Schriftverkehr von der Antragstellung bis zur Vorlage der Abrechnung des Programms ist für Ehrenamtliche sehr aufwändig

siehe teilweise Punkte im Feld Was finden Sie am Programm „Aktion junge Fahrer“ nicht gelungen [die vorhandenen Simulatoren, eigentlich in allen Bereichen, sind doch oft in die Jahre gekommen, wie z.B. Reaktionstestgeräte oder Fahrsimulatoren. Hier sollte mit der Zeit gegangen werden hinsichtlich bspw. 3D Simulationen, Echtzeitsimulationen usw. (klar ist sehr teuer, müsste entsprechend unterstützt werden vom Ministerium?), Fetziges Flyer, tolle Giveaways, Eyecatcher um die Jugendlichen zu erreichen sind nötig. Knallharte Filme, bspw. die englischen Aufklärungsfilme zu Alkohol/Drogen, Handynutzung am Steuer, sollten auch wir bereitstellen und vorführen können.]

Dass man neben der Prävention auch ein Stück Repression anerkennt und zulässt. Komplizierte Abrechnungsmodalitäten vereinfachen... Abrechnungszeit der DVW verkürzen. Keine Budgetierung, Ausstockung der finanzielle Mittel, weil enorm wichtige Aufgabe!

unterschiedliche Förderung von Unfallsimulationen - Erhöhung der Vielfalt

Auch hier fehlt es den Verkehrswachten an ausreichendem und qualifiziertem Personal. Als Wissensvermittler stehen fast nur Polizeibeamte, die ehrenamtlich für die Verkehrswacht arbeiten, vor Ort. Diese Aktion junge Fahrer wie auch Kinder im Straßenverkehr sollte doch von der Präventionsgruppe der Polizeipräsidien durchgeführt werden, hier könnte durch eine Neugliederung des Unterrichtsstoffes eine zielgenaue und straffe Durchführung gewährleistet werden.

Es werden immer sehr hohe Teilnehmerzahlen erwartet bei der Antragstellung und Durchführung- das ist aber für eine Sensibilisierung von Jugendlichen nicht förderlich. Da es eine öffentlich zugängliche Veranstaltung ist und öffentlich beworben werden soll, kann man eigentlich keine Teilnehmerzahl voraussagen. Wenn wir nicht direkt die Schulen ansprechen würden, würde die Teilnehmerzahl von Jugendlichen sehr gering ausfallen.

Damit man mehr Schulen mit der Aktion erreicht, sollte über eine Reduzierung des Aktionszeitraums nachgedacht werden. 6 Stunden Aktionszeit ist dem Lehrpersonal zu lang.

Möglichkeit des Austausches mit anderen Moderatoren

mehr Flyer und Infomaterial, Beispiele wie Aktion runter vom Gas ...Infosäule für wandernde Informationsveranstaltungen ohne großen Personalaufwand.

FST als projektbaustein aufnehmen

Zwangsanzeigen in den Medien die kein Jugendlicher liest sind einfach Geld zum Fenster raus werfen.. zentrale Steuerung der AjF-Veranstaltungen. Jede Verkehrswacht steuert eine neue Veranstaltung anstatt diese professionell ganzheitlich mit den Verkehrswachten vor Ort um zu setzen. Zumal kaum Ehrenamtliche Helfer gefunden werden, daher sind viele Veranstaltungen eher Semi professionell in der Umsetzung.

es sollte uns einfach gemacht werden lassen, dann kämen wir an mehr Schulen also genau an unsere Ansprechpartner.

s.o. [starre Vorgaben im Projekt]

Dürfen ruhig auch schlimme Unfälle sehen (Abschreckungseffekt), da sie ja auch privat auf Medien zurückgreifen. Dieser Fakt sollte definitiv genutzt werden.

Die Poster zur Bewerbung sind m.E. nach zu groß. Wer hat schon so viel Platz im Schaufenster? Handzettel in A4 können zwar ausgehangen werden, zum Mitnehmen jedoch zu groß und kleinere Formate können die Verkehrswachten nicht selbst bedrucken. Ich hab da keine Lösung.

Mehr Jugendliche für die VW begeistern, Schluss mit dem Rentnerclub.

Mittelbereitstellung, um mehrere Großgeräte einzusetzen

Die Durchführung der Projektbausteine, NUR von ausgebildeten Moderatoren, finde ich nicht sinnvoll, da jeder Fahrlehrer schon vom Grunde her eine entsprechende Ausbildung besitzt und deshalb grundsätzlich für die Durchführung der Projektbausteine geeignet sein sollte.

Die Abrechnungen vereinfachen

Filmszenen könnten hilfreich sein. Es ist schwer entsprechendes Material zu bekommen.

Berufsschulzulassung

Altershintergrund genauer hinterfragen, mehr fürs Motorrad und auch Fahrrad anbieten !

die Attraktivität insgesamt

es sollte mehr Mitglieder der Verkehrswacht geben; mehr Unterstützung durch mehr Ehrenamtliche

Bedingungen die sich an der Realität orientieren; die Zielgruppe dort erreichen wo sie ist z.B. an BbS, anderen Bildungseinrichtungen;

Die bükratischen Hürden.

Mehr Aufklärung über Handy am Steuer und weitere Ablenkungen im Auto, die festverbaut sind

Thema öffentliche Zugänglichkeit an abgelegenen Örtlichkeiten sowie an Berufsschulen

**Tab. A10-31e:** Alle AjF-Umsetzer: Am Programm AjF zu verbessern; Einzelnennungen Sonstiges (Teil 5 von 5)

Mehr Ehrenamtliche,

Es gibt zu wenig die sich für Verkehrssicherheit begeistern lassen, damit bleibt zu viel Arbeit auf zu wenig Schultern.

Mehr Zeit oder zusätzliche Helfer bei der Vorarbeit und die Nacharbeit, dazu fehlt uns aber leider das Geld.

Als Organisator der Veranstaltungen wäre mir schon sehr geholfen, wenn ich weniger Aufwand bei der Dokumentation hätte. Das Bildmaterial bei den Veranstaltungen zu erstellen, ist unproblematisch. Gerade die Dokumentation der Werbung im Vorfeld einer Veranstaltung sehe ich als sehr schwierig, zeitraubend und kostenintensiv (Zeitungsartikel) an. Aus meiner Sicht kommen nicht mehr Besucher zu Großveranstaltungen, wenn wir auch dabei sind. Wie schon mehrmals ausgeführt: wir müssen mit unserem Anliegen dahin gehen, wo auch die Menschen sind!!! Das Thema Verkehrssicherheit zieht meiner Meinung keine Leute hinterm Herd hervor.

einfachere Dokumentations- und Abrechnungsmöglichkeiten

Die Belastung liegt in der Mitarbeit bei der Vorbereitung und natürlich a Aktionstag. Da lässt sich außer den genannten Punkten sonst nicht viel anders gestalten. Natürlich sind auch Terminbindungen eine Belastung für die individuelle Lebensplanung, zumal Aktionstage auch an Wochenenden oder Feiertagen (Ostern, Pfingsten usw.) erfolgen, weil gerade hier die Zielgruppe gut erreichbar ist.

Durch mehr Helfer bei der Umsetzung. Die Aufwandsentschädigung ist aber zu gering für gute Leute bei dem Aufwand.

Wenn der Antrag und die Abrechnung weniger umfangreich wären

Wenn die Arbeit die geleistet wird auch mehr geschätzt wird, von Seiten der DVW, wie schon beschrieben. Das wir manchmal um 5 Uhr aufstehen müssen, um um 7:15 Uhr an den Schulen zum Aufbauen zu sein dafür können Sie ja nichts ändern, aber den Druck aus dem Ganzen zu nehmen. Eine bestimmte Anzahl von Schülern, Menschen durchzuschleusen. Unsere Erfahrung ist: weniger ist mehr. Hat man mehr Zeit für die Personen für ein Gespräch neben der praktischen Erfahrung, ist der Effekt höher.

Es wären mehr Ehrenämter zweckt Aufgabenverteilung notwendig

Antragstellung und Abrechnung vereinfachen

Wir führen Veranstaltungen entsprechend unseren Möglichkeiten durch. Die Organisation vor jeder Veranstaltung ist sehr zeitaufwendig, aber die kann nur ein Mitglied unserer Kreisverkehrswacht machen. Hier geht es hauptsächlich um die Einbeziehung anderer Vereine und Institutionen, die Organisation der Teilnehmer über die Schulen, Verkehrsrechtliche Anordnungen, Gema, ect.

Nicht so umfangreiche Beantragung und Abrechnung

Die Forderungen zum Nachweis der Durchführung und Dokumentation ist sehr aufwendig. Die Pressearbeit hat sich teilweise als schwierig herausgestellt. Die Presse ist nicht immer erschienen, dann wird die Dokumentation aufwendig und zeitintensiv.

mehr ehrenamtliche Mitarbeiter, Helfer

Dokumentation und Vorgaben sind eher abschreckend. Vertrauen sieht anders aus.

Ich könnte in meiner Tätigkeit unterstützt werden, wenn ich jemanden fände, der die Beantragung, Organisation, Verwaltung und Durchführung des Projektes Aktion junge Fahrer und auch andere Projekte eigenständig durchführen würde. Schließlich bin ich der Vorsitzende seit 2010 und muss mich um alles kümmern. Wenn ich diese Aktionstage nicht anschiebe, gibt es keine. Die Aktionselemente mit Moderatoren zu besetzen gelingt mir zu 90 %. Vor meiner Zeit gab es Infostände fasst nie und wenn, dann nicht als DVW-Projekt.

Bessere Zusammenarbeit mit den einzelnen Mitgliedern in unserer Verkehrswacht, ggf. Zusammenarbeit mit anderen Verkehrswachten, Abbau von überflüssigen Bürokratismus.

Die allgemeine Bereitschaft ehrenamtlich zu arbeiten ist zunehmend zurück gegangen. Die Unterstützung insbesondere durch die Kommune ist zu gering. Die Politik muß dafür die Rahmenbedingungen schaffen. Der Verein wird in vielen Fragen (z.B. Steuerrecht) behandelt wie ein Unternehmen. Der damit verbundene Aufwand ist für ehrenamtliche Arbeit zu hoch.

Gewinnung weiterer Mitglieder in der Verkehrswacht.

Noch mehr darauf achten, dass Bürokratie insbesondere bei der Abrechnung möglichst gering gehalten wird.

Einfachere und besser gewartete Materialien, allgemein neueres Material, rechtzeitige Termine, keine Ausfälle bzw. rechtzeitige Informationen bei Nichtgenehmigung des Antrages

Wenn ich den Wunsch einer Unterstützung habe, kann ich mich an die LVW wenden. In der örtlichen Verkehrswacht bin ich Geschäftsführer und daneben bisher der einzige Moderator für das Programm.

Mehr Mitglieder in der Verkehrswacht!

weniger Bürokratismus

Weniger Bürokratie

Weniger Bürokratie

Weniger Dokumentation und eine Vereinfachung der Abrechnung wäre ein Anfang.

Das geht nicht und ist auch nicht notwendig, ich mache es gerne und freue mich auch auf diese Aktionen. Was mich belastet ist, dass es keine glaubwürdige Würdigung der ehrenamtlichen Tätigkeit in unserem Verband gibt. Alles das was man selbst entwickelt und mit Erfolg umsetzt, wird schlecht gemacht und abgelehnt. Die örtlichen Verkehrswachten leihen sich teilweise die Geräte, die Aktionselemente bei der LVW aus. Dadurch werden die ausgeliehenen Geräte ein Durchlaufposten und die örtliche Verkehrswacht macht eine tolle Veranstaltung, haben jede Menge Arbeit, nur dass nichts vom Geld der Geräte hängen bleibt. Das kassiert ja letztlich die LVW. Es gibt keinen Rückfluß! Ich schätze einmal, dass die meisten Verkehrswacht eigentlich Konkurs sind, da keine oder nur wenige Gelder generiert werden können. Die örtlichen Verkehrswacht haben auch Ihre Ausgaben, nur von was sollen sie gedeckt werden?

Die Belastung ergibt sich aus der Kombination meiner beruflichen Tätigkeit und der ehrenamtlichen Tätigkeit. Der Beruf fordert von mir eine ständige hohe Belastung ab, sodass die ehrenamtliche Tätigkeit häufig vernachlässigt werden muß. Das muss jedoch irgendwann ausgeglichen werden, wenn ich erfolgreich die AJF- Veranstaltung durchführen möchte.

Zielgruppenorientierter Erfahrungsaustausch

Weniger Dokumentation

Die Dokumentation (Fotos) von den Veranstaltungen überarbeiten. Ich kann mich nicht auf meine eigentliche Arbeit konzentrieren, weil ich immer mit dem Fotoapparat die Fotos für die Abrechnung machen muss. Das ist sehr belastend, gerade dann, wenn zu der Veranstaltung viele Teilnehmer kommen.

anzahl der Personen erhöhen

nicht genug ehrenamtliches Personal

Das ist die Antwort, nach der wir schon lange suchen! Wer sollte uns denn unterstützen? Finanzielle Ausstattung ist für die Verkehrswacht nicht ausreichend, die der AJF-Veranstaltung schon. Personell stellt uns jeder Aktionstag vor Probleme. Die örtlichen Verkehrsbehörden, die ja die Verkehrserziehung auch als einer ihrer Aufgaben hat, läßt sich überhaupt nicht einbinden.

Abrechnungen nicht so aufwendig

Weniger Bürokratie

weitere Mitarbeiter bei den Veranstaltungen

Weitere Moderatoren, die mich und andere entlasten könnten. Dazu müsste dieser technisch veranlagt sein und mit einem 7,5 t LKW fahren können.

Reduzierung der administrativen Vorgaben und der Dokumentationspflicht

dokumentation der Aktion verbessern, Finanzielle Mittel erhöhen, dass man mehr Aktionen durchführen kann.

die belastung liegt daran das einige einrichtung mit den programmen sich schwer tun und viel überzeugungsarbeit geleistet werden muß

Die Antragstellung und Abrechnung wird von mir als stellv. Vorsitzenden der Verkehrswacht durchgeföhrt. Außerdem werden von mir alle organisatorischen Absprachen getroffen. Dazu zählen u.a. Informationen der Schulen, Vorbewerbungen, Einteilung der Betreuer für die Aktionselemente. Alle diese Maßnahmen sind schwer oder gar nicht durchführbar durch im Berufsleben stehende Verkehrswächter. Hier ist man bei uns auf einen Pensionär und ehem. Polizeibeamten angewiesen.

Belastung basiert eher auf den persönlichen Anspruch. Wir sind als Kreisverkehrswacht sehr aktiv und werden von den verschiedenen KiTas, Schulen und sonstigen Organisationen, auch Betriebe, angefragt. Die Vernetzung mit bzw, der Unterstützung anderen Verkehrswachten ist sehr positiv, erfordert aber auch eine Vielzahl von Moderatoren. Zwischenzeitlich entsteht der Eindruck, dass man, wenn man sehr viel für die Verkehrssicherheit tut und viele Aktionen durchführt, dass man dann eher gemäßregelt wird. Man müsse die Mittel flächendeckend verwenden. Wir sind im Landkreis und darüber hinaus unterwegs mit Aktionen, weil wir auch von anderen KVWen angefordert werden. Wir haben sehr viel Geld investiert und müssen jetzt kämpfen, dass unsere Aktionen genehmigt werden. Wir haben investiert, um attraktive Aktionselemente und Simulatoren und werden nun in den Anwendung eingeschränkt bzw. in einer gewissen Verunsicherung belassen. (Re-Finanzierung ist ja nicht möglich - dennoch fehlen uns dann die gelisteten Beträge. Finanzierungssicherheit würde uns allen helfen.

Einfachere und unbürokratischere Abrechnungsmodalitäten und auch weniger enge Vorgaben (erforderliche Öffentlichkeit, auch geringere Zeitvorgaben > 6 Stunden sollten möglich sein, Wegfall der unsinnigen Dokumentation). Solange dies nicht entsprechend einfacher wird, werden wir als örtliche Verkehrswacht keine Veranstaltungen in AjF mehr durchführen --> Vorstandsbeschluss im Juli 2017

Mehrere ehrenamtliche Mitarbeiter

Bereitstellung von Personalkosten für Festanstellung

nicht so viel Bürokratismus!!! unsererseits Zeitdruck (innerhalb 4 Wochen) bei der Abrechnung, aber DVW hat jetzt im Sept. noch nicht Veranstaltungen vom Mai abgerechnet!!!

Ich bin seit 1975 Geschäftsführer der örtlichen Verkehrswacht, in der aufgrund der altersmäßig ungünstigen Mitgliederstruktur nur wenig jüngere Mitglieder zur ehrenamtlichen Mitwirkung herangezogen werden können.

Weniger Aufwand bei Abrechnungen

Weniger Bürokratie und weniger Antragsmodalitäten. Meiner Meinung geht es in erster Linie um die jungen Fahrer und nicht die Rechtfertigung gegenüber der Abrechnungsstelle, welches Plakat wo aufgehängt war und welche Anzeigen und Artikel geschaltet worden sind. Das hält sicherlich viele Verkehrswachtend davon ab, solche Veranstaltungen überhaupt durchzuführen.

Mehr ehrenamtliche Helfer wären hilfreich

vereinfachung anträge, doku u. abrechnung

Die Gesamtzeiten (mit An- und Abfahrt, Auf- und Abbau) müssten berücksichtigt werden.

Klare einfache Orga - Abbau der Bürokratie - Übernahme der Pressearbeit

Bürokratischer Aufwand ist immens.

Da ich gewerbetreibend bin und mich auch um andere Belange im Verein kümmere, wie z.B. Sponsorsuche, Verkehrssicherheitstage planen, Mitgliederwerbung, Auszeichnung von Bewährten Kraftfahrern, Planung von neuen Projekten zur Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer u.v.m. bin ich sehr stark belastet, wie auch andere Vorstandsmitglieder. Wir würden uns wünschen, dass sich jüngere Menschen für unseren Verein interessieren würden, bzw. Mitglied werden, um uns fast Rentner in unserer Vereinsarbeit aktiv zu unterstützen, sonst geht es auch mit unserer Verkehrswacht bergab. Auch die finanzielle Schieflage vieler regionaler Verkehrswachten, im Osten Deutschlands steht im Fokus.

Verringerung der Bürokratie zur Abrechnung und Anmeldung, Bei der Anmeldung Vereinfachung durch Veranstaltungsorte und nicht nach Nummern

Weniger Bürokratismus bei der Beantragung und Abrechnung. Mehr Freiräume bei der Umsetzung allgemein. Arbeitgeberregelungen für Ehrenamtliche Tätigkeiten.

Mehr Unterstützung durch mehr Personal (welches nicht zur Verfügung steht)

Ich habe es wiederholt erlebt, dass die Richtigkeit von Maßnahmen durch die Sachbearbeiterin der DVW unberechtigt angezweifelt wurden. Geforderter Nachweis aufwendig. Eine Vertrauensbasis sollte vorhanden sein.

die Entscheidung in einer Berufsschule 120 Lehrlinge (Probanden) oder bei einer öffentlichen Veranstaltung 30 Jugendliche zu erreichen uns überlassen, den bei öffentlichen Veranstaltungen gehen die Eltern mit ihren Kindern, die Jugendlichen schlafen aus und kommen eventuell und wenn wir Glück haben kurz vor dem abbauen, in der BS geht's spätestens 9.00 Uhr mit der Aktion los und endet mit Unterrichtsschluss 15.00 Uhr

Weniger Bürokratie

Fortbildungen, einfachere Modalitäten und Formalitätenabbau beim Abrechnen von Aktionselementen, besserer Service beim Buchen und Holen/Bringen von Aktionselementen, Bereitstellung von Bild-/ Präsentationsmaterial

Die bürokratischen Hürden herunterfahren. Wie ich schon anführte, es mir dadurch mehrere Moderatoren als Kreisverkehrswacht abhandeln gekommen . Sätze wie: Muss die Dokumentation so aufwendig sein, geht das nicht einfacher.....wir wollen uns doch nicht bereichern, wir machen das doch ehrenamtlich... was soll das

bessere Zuarbeit der örtlichen Verkehrswacht; bessere Kommunikation mit der DVW

**Tab. A10-33e:** Alle AjF-Umsetzer: Möglichkeiten der Reduktion der Belastung; Alle Einzelnennungen (Teil 5 von 5)

Andere Veranstaltungen sind wichtiger als die auf dem flachen Land

Findet nicht statt

insgesamt sind die Auflagen und die Bürokratie für ehrenamtlich tätige Personen viel zu hoch. Um eine Abrechnung einer Veranstaltung mit all ihren Auflagen korrekt durchführen zu können, ist der Zeitaufwand viel zu hoch. Auch können einzelne Auflagen nicht oder nur sehr schwierig umgesetzt und dokumentiert werden, gerade wenn man als Verkehrswacht einen Flächenkreis betreut. Wenn unsere Verkehrswacht nicht durch einen hauptamtlich tätigen Geschäftsführer geführt werden würde, der vom Kreis bezahlt wird, würden wir keine Veranstaltung durchführen!!! Der bürokratische Aufwand ist viel zu hoch!!!

schwierig

Erreichbarkeit

Keine direkte Kommunikation

Weil sich in den GVW ein Stiel entwickelt hat wo jeder versucht sein Süppchen zu kochen, und Gedanken zur Änderung negiert werden

schwierige Kommunikation mit LVW

Aufwand zu bürokratisch

Für das Projekt AjF gibt es beim Landesverband keinen speziellen Ansprechpartner

Die Kommunikation ist sehr einseitig

Kommunikation mit unmittelbaren übergeordneten Verband (LVW) ist sehr gut. DVW findet kaum Kommunikation statt. Keine Infos zu Änderungen.

Geschäftsführer LvW Berlin nur halbtags tätig.

Geschäftsführer LvW halbtags tätig

Der Dialog mit der DVW ist schwierig.

Der Erfahrungsaustausch kommt zu kurz.

sehr gute Frage, die Wege sind seltsam. Die Dokumentation ist sehr oft aufwendig, deshalb führen wir die meisten Veranstaltungen mit örtlichen Sponsoren durch.

scheinen oft kein Verständnis für die Arbeit an der Basis zu haben

Sehr Zeitintensiv

Der Landesverband ist überaltert und kann zu dem Programm keine genauen Aussagen machen. Dies macht eine Rückfrage beim SB in der DVW/ DVR notwendig.

Manchmal entsteht der Eindruck, dass der Verband sehr praxisfremd urteilt. Man bohrt in Kleinigkeiten und versteckt sich hinter den Vorschriften (Stichwort: Nachprüfung des BMVI). Dauer der Abrechnungen...! Rückfragen oft nach vielen Monaten. Hohe Beanspruchung der örtlichen Geschäftsführer bzw. Schatzmeister.

Es herrscht keine Transparenz, teilweise wird man abgefertigt, teilweise unhöflich, nicht auf unserer Seite sondern auf der Seite des Ministeriums stehend, teilweise absurde und völlig deplazierte Nachfragen.

Hohe Bürokratie und auch oft Unfreundlichkeit bei Problemen  
 Die Kommunikationswege sind oft zu umständlich!  
 kein Ansprechpartner  
 Dauert zu lang  
 Interne Differenzen  
 Auf Landesebene zu wenig Koordinierung. Jeder arbeitet für sich=Einzelkämpfer!  
 muss sich immer auf die Aussagen aus Berlin verlassen, von dort ist der Kommunikationsfluss eher spärlich

**Tab. A10-34-Komm-b:** Aktive und pausierende AjF-Umsetzer, die DVW-Mitglied sind: Gründe Unzufriedenheit mit Kommunikation; Alle Einzelnennungen (Teil 2 von 2)

Weil es keine Überblicke gibt, was es für neue Materialien oder gar Sachmittel gibt  
 Bislang habe ich keine Unterstützung festgestellt  
 Das Material ist veraltet. Und langsam müsste auch angekommen sein, dass die Besucher einer Veranstaltung Papier nicht mit nach Hause nehmen. Nutzbare Give aways wären wesentlich wichtiger wie Handzettel usw. Lieber weniger dafür aber nutzbare Give aways als Tausende von Handzetteln!!!  
 Es sollten die Terminplanungen durch frühere Zusagen erleichtert werden. Nur wenn ausreichend gesichert ist, dass eine Genehmigung erfolgen wird, kann man einzelne Aktionsgeräte wie Gurtschlitten usw. verbindlich buchen.  
 wenig Material  
 Persönliche Beratung wäre hilfreich  
 Weil man mittlerweile Werbung für eine Veranstaltung machen muss. Was jedoch unsinnig ist.  
 man bekommt die Unterlagen zu spät.  
 s.o. [schwierige Kommunikation mit LVW]  
 Ich wünsche mir mehr Informationsmaterial  
 Da es meiner Ansicht nach keine gibt  
 Seitens der DVW gibt es keine Unterstützung.  
 Die Materialien sind schlecht.  
 Zu viele bürokratische Hürden.  
 Wir verzichten seit Jahren auf die Unterstützung. Die Pressearbeit übernehmen wir selber  
 Dauert zu lange

**Tab. A10-34-Vorb-a:** Aktive und pausierende AjF-Umsetzer, die DVW-Mitglied sind: Gründe Unzufriedenheit mit Unterstützung bei Vorbereitung einer Veranstaltung; Alle Einzelnennungen (Teil 1 von 2)

s.o. [Der Landesverband ist überaltetert und kann zu dem Programm keine genauen Aussagen machen. Dies macht eine Rückfrage beim SB in der DVW/ DVR notwendig.]

Teilweise werden bei der Beantragung Mittel bewilligt, die dann bei der Abrechnung nach Monaten wieder gestrichen werden.

Die Materialien, die wir beim IBRO-Verlag bestellen können, sind meistens nicht komplett vorrätig und werden (bzw. können) nicht immer nachgesendet werden.

Zu wenig Infomaterial zum Thema Aktion Junge Fahrer bei Fahrrad aber sicher gibt es mehr

Je nach Veranstalter werden konkrete Pläne übermittelt. Manchmal wird auch nur der Veranstaltungsort genannt und die Einzelheiten sind erst vor Ort erfahrbar.

weil wir da allein gelassen werden

Zu umständliche Anforderungen

Die Situation Verkehrswacht wird besonders an Schulen eher mit der Ausrichtung eines Fahrradparcours verglichen, daher öfters abgelehnt. Ich gewinne häufig den Eindruck, dass vor dem Tag der Veranstaltung die Schulen dies eher als Hindernis sehen, jedoch danach und besonders nach meinem Vortrag Begeisterung vorhanden ist.

sehr bürokratisch, oft schwerverständliche Ausführungen

**Tab. A10-34-Vorb-b:** Aktive und pausierende AjF-Umsetzer, die DVW-Mitglied sind: Gründe Unzufriedenheit mit Unterstützung bei Vorbereitung einer Veranstaltung; Alle Einzelnennungen (Teil 2 von 2)

Es ist zu erwarten, dass sie nicht genehmigt wird. dann erfolgt erst gar keine Bürokratie

Zu Aufwendig

Zu Zeitintensiv

Antragstellung und -Genehmigung dauern einfach zu lang, man braucht Planungssicherheit (gerade auch für die angemieteten Simulatoren und auch für die geplanten Moderatoren im Zeitmanagement.

siehe oben, zu bürokratisch, das EDV-Programm müsste wesentlich mehr mit dem Nutzer z. B. über e-mails kommunizieren (wurde alles schon mal besprochen: keine Reaktion)

Dies erledigt ein Kollege, der sich dazu äußern wird, aber ich höre, dass der zeitliche Aufwand sehr hoch ist.

sehr aufwändig

zu kompliziert

zu aufwändig

zu umfangreich

**Tab. A10-34-Antr-a:** Aktive und pausierende AjF-Umsetzer, die DVW-Mitglied sind: Gründe Unzufriedenheit mit Beantragung einer Veranstaltung; Alle Einzelnennungen (Teil 1 von 3)

s. vorhergehende Fragen.n (zu umfangreich, kostet zu viel ehrenamtliche Arbeitszeit!

uns fehlen die nötigen Geräte.WEIL

Beantragen am PC - dann alles ausdrucken - eintüten und zur Landesverkehrswacht senden. - Könnte alles per E-Mail organisiert werden

Zu viel Bürokratismus. Dadurch entsteht ein sehr hoher zeitlicher Arbeitsaufwand für ehrenamtlichen Vorstandsmitglieder, welche noch im Arbeitsprozess stehen bzw. einer selbstständigen Tätigkeit nachgehen.

Siehe KiS [Die Software läuft sehr instabil und unzuverlässig, was nicht selten zu erheblichem Mehraufwand und Fehlern führt.]

Die Beantragung einer Veranstaltung ist soweit gefächert das man glauben muß es kommt ein Staatsmann zu Besuch, und stetig andere Richtlinien für die Abrechnung, es wird von unten nach oben vergessen es ist ehrenamtlich

zu großer Aufwand

ebenso [Aufwand zu bürokratisch]

zu aufwendig

Weil die Beantragung eines Bundesprogramms mittlerweile mehr Arbeit in Anspruch nimmt wie die ganze Veranstaltung

wurde bereits erklärt

im Vorfeld muss sich schon sehr detailliert festgelegt werden, wofür die Mittel genau eingesetzt werden; Änderungen vor Ort können dann kaum mehr gemacht werden (z.B. Moderatoren an anderen Stellen, die besonders stark nachgefragt sind einsetzen)

Der Aufwand ist zu hoch.

Viele Unterschiede in der Beantragung der Geräte

Zu enge AuflagenBürokratie zu hoch

Dokumentationsanforderungen machen aus dem Ehrenamt einen Fulltimejob

Laut unserem Vorsitzenden, welcher die Beantragung der Aktionen durchführt, ist ein sehr hoher bürokratischer Aufwand erforderlich. Hoher Zeitaufwand.

Es stehen ja nicht genug Mittel zur Verfügung. Kurzfristige Beantragungen sind unmöglich.

Die LVW streicht schon im Vorwege Aktionselemente oder Aufwandsentschädigungen bevor das Projekt überhaupt seitens der DVW bewilligt wurde

zu viel Aufwand

Zu umständlich

Dauert zu lange

man müßte auch kurzfristig angesetzte Veranstaltungen bewilligen

die Programme müssten mehr die Möglichkeiten haben gemischt zu werden. Bei Ajf hat man viele ältere Personen an den Aktionselementen. Bei Mobil bleiben, aber sicher! ist es umgekehrt.

Hohe Unsicherheit besteht auch in der Formulierung bei der Beantragung. Jeder Sachbearbeiter stellt seine eigenen Anforderungen und Ansprüche (stichwortartige Formulierung bis hin zu einer sehr ausführlichen Begründung).

Zu lange Bearbeitung, Unsicherheit ob Veranstaltung bezahlt wird

es müsste einfacher gestaltet werden.

Zeitrahmen passt nicht. Man kann nicht in der 2. Jahreshälfte stampfen und in der 1. Jahreshälfte hat man gebettelt. Deadline muss früher liegen. Schlüssel zur Verteilung passt überhaupt nicht. Es werden mal eben 40zig tausend € einbehalten und keiner weiß wofür oder warum. Warum wird das nicht kommuniziert?

Hohe Bürokratie und Knebelvorschriften (Öffentlichkeit, Zeitvorgaben...)

zu Umständlich

siehe oben [Je nach Veranstalter werden konkrete Pläne übermittelt. Manchmal wird auch nur der Veranstaltungsort genannt und die Einzelheiten sind erst vor Ort erfahrbar.]

Es fehlen Mittel es wird erst spät klar welche Veranstaltung durchgeführt werden kann

Weil das alles zu umständlich ist. Kurzfristige angesetzte Veranstaltungen können überhaupt nicht beantragt werden.

kompliziert, viel zu aufwendig, dauert zu lange

Schwer verständlich und zu umfangreich

Sehr bürokratisch!

für ehrenamtliche Tätigkeit zu umständlich und kleinlich

Zu umständlich!

Reduzierte Gelder, welche mache Aktion nicht ermöglichen.

aufwendig, kompliziert, viel Aufwand

Zuviel Schreibearbeit

aufwendig (alles wird kritisch hinterfragt) als Geschäftsführer einer örtlichen Verkehrswacht sollte man als glaubwürdig anerkannt sein

die Erklärungsnot und unflexible Durchführung auf Grund des Veranstaltungsortes

zu kleinlich

nur wer sich lange eingearbeitet hat und damit auskennt kann alles beachten und weiß was man beantragen kann

Das Programm spielt einem oft einen Streich . Einzelne Beantragungsteile Teile verschwinden.

sehr bürokratisch, oft schwerverständliche Ausführungen

zu bürokratisch

**Tab. A10-34-Antr-c:** Aktive und pausierende AjF-Umsetzer, die DVW-Mitglied sind: Gründe Unzufriedenheit mit Beantragung einer Veranstaltung; Alle Einzelnennungen (Teil 3 von 3)

Der bürokratische Aufwand ist für Ehrenamtler zu groß

Zu Aufwendig

Zu Zeitintensiv

Umständliches Verfahren durch Ausdruck - es sollte eigentlich ein Hochladen als PDF-Dokument bei der Bildmappe ausreichend sein. Ferner fehlt ein Produkt Bildmappe im System - hier könnte man ganz einfach je ein Bild zu jedem eingesetzten Moderator / Simulator hochladen und könnte dadurch die Vielfalt von unübersehbaren Bildmappen einschränken. Ferner sollte es auch machbar sein, dass Originalrechnungen bei der veranstaltenden Verkehrswacht verbleiben und hochgeladene Dokumente somit ausreichend sind.

siehe oben, z. B. kann ich aufgrund der flächenmäßigen Größe meiner Kreisverkehrswacht nicht dafür garantieren, dass in dem jeweiligen Ort auch Plakate vor der Veranstaltung aufgehängt werden. Auch sind wir immer ein Teil einer Großveranstaltung (Kirmes, Volksfest, Stadtfest), die grundsätzlich beworben wird. Wir sind immer nur ein Teil dieser Großveranstaltung, denn dort treffen wir unsere Kunden, nur dort können wir unser Anliegen an die Frau, den Mann und das Kind bringen ... Aufgrund eines Plakates AjF oder ähnliches kommt nach meiner Meinung kein Festteilnehmer mehr ... Wir können uns nur solche Feste zu nutze machen. Durch die Verankerung der Verkehrs-wachtsinteressen in den Gemeinden wird für unser Anliegen geworben, aber nicht immer dokumentiert.

Wie bereits angesprochen, ist es auf Grund des geringen Personals oft schwierig, eine ausreichende und umfassende Dokumentation durchzuführen.

Zum Beispiel sind die zu dokumentierenden Aushänge mit Bildern für die Vorab-Bewerbung sehr aufwendig. Es ist doch im Interesse einer jeden Verkehrswacht, für ihre Vorhaben auch Teilnehmer zu finden. Bei Bildaufnahmen der Teilnehmer muss immer gefragt werden, ob jeder mit der Aufnahme einverstanden ist (Recht am eigenen Bild). Das erschwert natürlich die Foto-Dokumentation.

Viele Vorgaben binden zuviel Kapazitäten, die besser am Stand eingesetzt werden sollte.

Störend während der Veranstaltung, Eine Person ist für die Dokumentation gebunden

könnte mehr in den Zeitschriften der VW veröffentlicht werden

Zu aufwendig für Ehrenamtler

Es muss zu viel beschrieben werden und eine Fotodokumentation ist sehr zeitaufwendig.

zu aufwändig

zu umfangreich

s. vorhergehende Fragen. (zu umfangreich, kostet zu viel ehrenamtliche Arbeitszeit!

vermittelt keine Sicherheit

**Tab. A10-34-Doku-a:** Aktive und pausierende AjF-Umsetzer, die DVW-Mitglied sind: Gründe Unzufriedenheit mit Dokumentation einer Veranstaltung; Alle Einzelnennungen (Teil 1 von 4)

Der Aufwand ist zu umfangreich. Während des Aktionstages ist eine Person damit beschäftigt an dem eingesetzten Aktionselement zwei unterschiedliche Personen zu fotografieren, zu speichern. Weiterhin macht es für die Kreisverkehrswacht keinen Sinn eine einen eigenständigen Aktionstag auf irgend einem öffentlichen Platz durchzuführen. Selbst bei allen Möglichkeiten der Werbung für diesen Tag führte nicht dazu ausreichend Personen der Zielgruppe zu erreichen, weil sie einfach nicht kämen. So wird ein Aktionstag nur erfolgreich sein, wenn die Verkehrswacht für den Aktionstag ein zielgruppenorientiertes Fest oder Veranstaltung nutzt. Deshalb finde ich die geforderte Bewerbung mit Flyern, Zeitungsannoncen und Plakaten u. a. und deren Dokumentation für überflüssig

Weil Fotos gemacht und Strichlisten geführt werden müssen. Und weil man immer nur eine Zielgruppe hat, ich halte das für unsinnig, denn man sollte jeden aufklären und nicht immer nur eine gewisse Zielgruppe.

Zu viel Bürokratismus bei der Fotodokumentation bzw. bei der gesamten Endabrechnung.

Die Öffentlichkeitsarbeit muß in diesem Segment deutlich verbessert werden, die Jugendclub gehören mit in dieses Boot

Aufwand zu hoch, Fotos, Plakate, Zeitungsartikel und Sachberichten erfordern höheren Aufwand als Organisation und Durchführung.

zu aufwendig

viel zu viel Schreiberei zu viel Papier

Ziel Adressen werden zu spät oder gar nicht bekannt gegeben

Die Dokumentation hat sowohl im elektronischen Projektplaner (Beantragung/Abrechnung, Fotodokumentation etc.), als auch noch zusätzlich schriftlich per Post zu erfolgen. erfolgen

wurde bereits erklärt

Dokumentieren muss ich! Daher kann ich dazu keine Angaben machen und auch keine Zufriedenheit ausdrücken.

zu aufwändig; eine Person muss fast ausschließlich zum fotografieren eingesetzt werden

Zuviel Papier und nicht mehr zeitgemäß...

Zuviel Bürokratie

Zuviel Bürokratie

Der Umfang ist teilweise eine Zumutung für Ehrenamtliche.

Es gibt viele, zuviele Haken und Ösen

Zu viele Auflagen - Mängel an Vertrauen

Zu umfangreich und zu bürokratisch.

Da die wenigen ehrenamtlich Tätigen mit der Absicherung der Veranstaltung mit eigener Betreuung eines Projektbausteins zu tun haben, gibt es kaum Möglichkeiten, die Veranstaltung zu dokumentieren (Bilder etc.). Diese sind jedoch gefordert bei der Abrechnung.

**Tab. A10-34-Doku-b:** Aktive und pausierende AjF-Umsetzer, die DVW-Mitglied sind: Gründe Unzufriedenheit mit Dokumentation einer Veranstaltung; Alle Einzelnennungen (Teil 2 von 4)

Durch die geforderte Vorlage von allen möglichen Belegen und Dokumentationen besteht der Eindruck, dass in die ausführenden Verkehrswachten kein Vertrauen besteht.

Teilweise Praxisfremd

Bürokratie zu hoch.

Sh. Oben [Dokumentationsanforderungen machen aus dem Ehrenamt einen Full-timejob]

die Presse spielt hier nicht mit

Alle Bausteine und eingesetzte Fahrzeuge müssen aus allen Sichtweisen fotografiert werden, es kommen trotzdem noch nachfragen wenn nicht genug Personen auf dem Foto sind.

Zu viel Papierkram

zu viel Bürokratie, die DVW vergißt, dass hier ausschließlich Ehrenamtliche arbeiten

zu viel Aufwand

Zu umständlich

Zu umfangreich

Zu zeitaufwendig und eine Dokumentationspflicht bis ins Kleinste

zuviel Arbeit für ehrenamtliche Mitarbeiter

es muß sehr viel papier beschrieben werden

sehr umfangreich, teilweise unnötige Dokumentation, hoher Aufwand im Nachgang

Hoher Anspruch an Fotos von den Sachbearbeitern. Jedes Foto muss aussagekräftig sein, muss dem Moderator zugeordnet werden (wenngleich die Moderatoren mehrere Stationen besetzen). Wir setzen schon einen eigenen Moderator ein, nur für die Bilddokumentation! Wenn eine durchgeführte Station nicht dokumentiert wird, besteht keine Möglichkeit einer Anerkennung und die Position wird gestrichen und gilt als nicht durchgeführt .

Sehr umfangreich

Sehr aufwendig.

zu aufwendig und arbeitsintensiv.

Hoher Aufwand und die Problematik, dass mittlerweile keine Fotos mehr der Aktionsteilnehmern gewünscht werden.

z.T. ausgesprochen kleinlich

Die Vorabdokumentation wird erschwert, weil immer mehr Firmen usw. keine Werbung mehr anbringen wollen. Ist ihnen in letzter Zeit zu viel geworden. Immer mehr Nachfragen von Vereinen, Gemeinden usw..

Bildnachweis ist zu umständlich es muss zu jeder Veranstaltung ein ehrenamtlicher abgestellt werden nur um bilder zu machen ....das gilt für alle Veranstaltungen der DVW

**Tab. A10-34-Doku-c:** Aktive und pausierende AjF-Umsetzer, die DVW-Mitglied sind: Gründe Unzufriedenheit mit Dokumentation einer Veranstaltung; Alle Einzelnennungen (Teil 3 von 4)

Es gibt einen großes Misstrauen gegenüber den Leiter der Veranstaltung. Jede Station muss mit Bildern dokumentiert werden. Alle Bilder werden separat auf DIN A4 Papier aufgeklebt als Nachweis das die Veranstaltung durchgeführt wurde. Schade um die Zeit. Warum soll für eine Veranstaltung in einer Schule mit Zeitungsanzeigen geworben werden die viel Geld kosten zwischen 300- 600 Euro. Welche Schule kann bei einer Veranstaltung weitere z.B. 200 Gäste aufnehmen die an der Veranstaltung teilnehmen ? Das ist wirklichkeitsfremd. Hier wir Geld Sinnlos verschwendet weil dies vom Ministerium verlangt wird. Werbung für die Öffentlichkeit

Viel zu umständlich. Misstrauen?

viel zu aufwendig u. kompliziert

Zu zeitaufwändig

Viel zu Aufwendig... Fotodokumentation und evtl. Presseberichte müssen reichen. Hier wird viel geschrieben was nicht den Tatsachen entspricht.

wie oben [für ehrenamtliche Tätigkeit zu umständlich und kleinlich]

Es kann immer mal passieren, dass ein Aktionselement von den vor Ort Beteiligten nicht fotografiert wurde, was dann evtl. zu Problemen bei der Abrechnung führen kann.

Zum Beispiel kann im Vorfeld der Aktion nur eine Inseration in der regionalen Zeitung (Mitteldeutsche Zeitung) geschalten werden. Alle anderen Schaltungen von Inseraten, die werbetechnisch dringend nötig wären, müssten von unserem Verein getragen werden!

Unsere Schatzmeisterin ist damit gar nicht zufrieden ( Einzelheiten bei ihr erfragen)

Junge Menschen wollen dies auch im Internet YouTube Instergram sehen, es muss ansprechend moderner werden. Der Erfolg einer solchen Veranstaltung muss plastischer werden, Nachhaltigkeit muss da stehen.

aufwendig, kompliziert, viel Aufwand

es muss zuviel Fotografiert werden

sehr aufwendig, die Dokumentation ist sehr aufwendig und nimmt viel Zeit in Anspruch und wird nicht entsprechend honoriert

was sagt schon ein Bild soviele sind nicht auf einmal da

viel zu umständlich und zu viel arbeit, das schreckt ab und man macht die Veranstaltungen nicht mehr

Weil zunehmend mehr Personen nicht bereit sind sich fotografieren zu lassen und sich lange Diskussionen daraus ergeben; der umfängliche Aufwand;

Änderungen und in diesem Zusammenhang auftretende Unsicherheiten

sehr bürokratisch, oft schwerverständliche Ausführungen

zu bürokratisch

**Tab. A10-34-Doku-d:** Aktive und pausierende AjF-Umsetzer, die DVW-Mitglied sind: Gründe Unzufriedenheit mit Dokumentation einer Veranstaltung; Alle Einzelnennungen (Teil 4 von 4)

Zu Aufwendig

Zu Zeitintensiv und zu viele Rückfragen- eigenes vorhandenes Aktionsgerät kann nicht abgerechnet werden

Viel zu lange Dauer beim bisherigen Abrechnungsmodus durch Versand an LVW-Geschäftsstellen und Endsachbearbeitung durch die DVW.

zu Aufwendig es wird einfach zuviel verlangt.

siehe oben, zu bürokratisch, alles muss genau nachgewiesen werden, teilweise kommt man sich vor, als wenn wir Gelder unterschlagen würden, Unterstützung erfolgt meistens nur von den Landesverkehrswachten

s.o. [Wie bereits angesprochen, ist es auf Grund des geringen Personals oft schwierig, eine ausreichende und umfassende Dokumentation durchzuführen.]

Der Regelsatz ist auch für ehrenamtl. Engagement für einen Einsatztag recht bescheiden. Mit allen Auf- und Abbau-Tätigkeiten, den An- und Rückfahrzeiten sowie dem Einsatz des eigenen Autos kommt man gut und gern auf 10 - 11 Std. zeitl. Inanspruchnahme pro Aktionstag.

Dauert viel zu lange, teilweise bis zu 5 Monaten

aufwändig

Die Abrechnung durch die DVW verlief in den letzten Jahren sehr schleppend.

viel Schreibkram

Es werden Sachen in der Abrechnung unterstellt und behauptet, die so zur Veranstaltung nie gelaufen sind

sie ist für Ehrenämter sehrv zeitaufwendig

Abrechnungszeit zu lange ( über 1/2 Jahr)

Abrechnung erfolgt viel zu spät

zu umfangreich

in unserer modernen Zeit muss ich eine ganze Zeitung verschicken, wo die Anzeige zu sehen ist. Wie wäre es mit einem Link auf die Internetseite, wo man die Zeitung abrufen kann? Weiterhin ist die Dauer der Abrechnung zu lange. Es kann nicht sein, dass digitale Abrechnungen 6 - 10 Wochen dauern.

zu hoher Verwaltungsaufwand durch Dokumentation und Nachweissammlung (Fotos, Belege), späte Abrechnung und Aufwandserstattung

s. vorhergehende Fragen. (zu umfangreich, kostet zu viel ehrenamtliche Arbeitszeit!

Nach Bewilligung muss auch eine Kostendeckung sicher sein

Die geforderten Dokumentationsunterlagen, wie Lichtbilder von allen mit unterschiedlichen Personen besetzten Aktionselementen und der Bewerbung und das detaillierte Ausfüllen der vielen Formblätter bedeutet einen viel zu hohen Verwaltungsaufwand und hat etwas mit Vertrauen zu tun. Wir wollen niemanden 'betrügen.

Wenn man die Veranstaltung nicht rechtzeitig genug meldet ist kein Geld mehr vorhanden

**Tab. A10-34-Abre-a:** Aktive und pausierende AjF-Umsetzer, die DVW-Mitglied sind: Gründe Unzufriedenheit mit Abrechnung einer Veranstaltung; Alle Einzelnennungen (Teil 1 von 5)

Die Beantragung und Abrechnungsweise könnte wesentlich vereinfacht werden, um den zeitlichen Aufwand des Beantragers (ehrenamtliches Mitglied) so gering wie möglich zu halten.

Aufwand ist zu hoch

Oftmals sehr kleinliche Auslegung, aus der manchmal sogar ein gewisses Misstrauen an der ordnungsgemäßen Verwendung der Gelder erkennbar ist. In diesem Jahr sind die Mittel für eine Veranstaltung nicht von vornherein garantiert, sondern eher unterfinanziert. Das macht uns große Probleme, da eigene Mittel der Verkehrswacht in einem gewissen Umfang zwar vorhanden, aber auch begrenzt sind.

umständlich

dto [Aufwand zu hoch, Fotos, Plakate, Zeitungsartikel und Sachberichten erfordern höheren Aufwand als Organisation und Durchführung.]

viel zu aufwendig

Für die Abrechnung werden meiner Meinung nach zu viele Informationen gebraucht, welche eine gewisse Zeit in Anspruch nehmen. Diese Zeit ist einem Ehrenamtlichen Mitarbeiter, der noch einem Hauptberuf nachgeht nicht zuzumuten

wurde bereits erklärt

Sehr lange Bearbeitungszeiten der DVW, keine Rückfragen bei Unklarheiten danach Kürzung der Mittel.

Sehr Zeitaufwändig

Zuviel BürokratieFu

Zuviel Bürokratie

Weil Gelder viel zu spät fließen, teilweise erst am Jahresende!!!

s. oben. [Der Umfang ist teilweise eine Zumutung für Ehrenamtliche.]

hohe Bürokratie, dauer der Projektgenehmigung

Hoher bürokratischer Aufwand.

Abrechnung dauert viel zu lange

Nach der Abrechnung durch die VW dauert die Abrechnung der DVW oftmals sehr lange

Mindestens 1/2 Jahr sind VS Tage von der DVW nicht abgerechnet worden. Wir im Kreisverband müssen in Vorlage treten. Mehrere Tausend € . Das geht gar nicht!:(

Zu bürokratisch

Weil sie zuviel Bürokratie beinhaltet. Abweichungen werden kaum akzeptiert.

Es dauert oft 2-3 Monate oder bis in den Januar des folgenden Jahres, bis die Abrechnung erfolgt.

**Tab. A10-34-Abre-b:** Aktive und pausierende AjF-Umsetzer, die DVW-Mitglied sind: Gründe Unzufriedenheit mit Abrechnung einer Veranstaltung; Alle Einzelnennungen (Teil 2 von 5)

Sehr schleppende und lanwierige Abrechnungsmodalitäten der Deutschen Verkehrswacht. Sehr oft Abrechnungszeiten bis zu 10-12 Wochen. Diese Verfahrensweise bringt in vielen Fällen für die ehrenamtliche Arbeit der jeweiligen Verkehrswacht finanzielle Engpässe. Dieser Zustand wird trotz Anmahnung seit Jahren nicht abgeändert. Immer wieder werden Begründungen dieser Verzögerung mit Krankheit, Urlaub, Überlastung und viele weiter Entschuldigungen angeführt.

Bürokratie zu hoch

Sh. Oben [Dokumentationsanforderungen machen aus dem Ehrenamt einen Full-timejob]

Abrechnungszeitraum ist zu lange!!

daujert zu lange - geht sicher auch einfacher (Zeit, wir sind Ehrenamtler)

sehr aufwendig und sehr langsam und immer wiederkehrenden Rückfragen

Schwierigkeiten mit der LVW und wir müssen unendlich lange auf unsere Gelder warten

siehe oben [zu viel Bürokratie, die DVW vergißt, dass hier ausschließlich Ehrenamtliche arbeiten]

Sachen die angefallen sind, werden nicht erstattet

zu umständlich

Abrechnung erfolgt zu spät

Zu zeitaufwendig und eine Dokumentationspflicht bis ins Kleinste

Manchmal wird etwas verlangt, was ein ländlich geprägter Landkreis nicht bieten kann.

es muß sehr viel papier beschrieben werden

hoher Aufwand, schwierige, umfangreiche Beweisführung . Geld scheint im Ministerium vorhanden, die Beantragung jedoch ist schwierig, zeitaufwendig und unnötig kompliziert. Teilweise will man gar keine Aktionen mehr beantragen wenn wegen mehreren hundert Euro so ein Aufwand verlangt wird und an anderer Stelle werden Millionen Euro hinausgeschleudert !

Wir wissen wer zahlt, schafft an! Eine Vereinfachung wäre aber auf alle Fälle angebracht. Schnellere Bearbeitung ist erwünscht. Wir müssen monatelang warten und in Vorleistung gehen, die unser Vereinsvermögen oft nicht hergibt. Streichungen und Kritik (Höhe der Buskosten, obwohl vorher genehmigt), E-Mail-Rechnungen werfen oft als Kopien bewertete und nicht anerkannt. Hoher Aufwand, diese Formalitäten zu erfüllen.

dies müsste doch auf einfacher möglich sein. Die Abrechnung ist sehr zeitaufwendig und für dass, das man ehrenamtlich (nebenbei) tätig ist hat man dafür zu wenig Input.

erfolgen viel zu spät. Teilweise unmögliche und an den Haaren herbei gezogene Nachfragen, die die Sache noch komplizierter machen und bei vernünftigem Nachdenken überflüssig sind.

Durch die Bürokratie oft sehr lange Wartezeit und damit Vorleistung (< 5 Monate!) meines Vereins. Kaum nachvollziehbare Abrechnung bei Kürzung und Ablehnung

keine Linie erkennbar, wirkt oft willkürlich durch Sachbearbeiter DVW

Langer Zeitraum bis zur Auszahlung der Mittel.

Wir versuchen die Kosten so gering wie möglich zu halten und machen z.B. die Eindrücke in die Werbematerialien selber. (normale Kosten beim Verlag ca. 200,00 €) Bisher konnten wir dann in der Rubrik Kosten für Eindrücke 1 kleine Druckerpatrone und Klebeetiketten absetzen. (Wert: 26,04€). Jetzt wird dieses auch noch gestrichen, da es in die Rubrik Organisationskosten fällt. Für diese Rubrik gibts pauschal 40,00 €. Nur wer darüber kommt, muss Belege vorlegen. Das macht sich aber sehr schlecht, da man Druckerpatronen, Papier, Telefon u.v.m. nur anteilig auf AJF umsetzen kann und keine vollen Belege. Also werden wir eigentlich wieder gezwungen, teure Eindrücke machen zu lassen. Die können wir ja dann absetzen.

Die Abrechnungsvorlagen im PC haben zu wenig Platz für manche Angaben. Zu viele Angaben bei der Fahrtkostenberechnung. Welches Kennzeichen? wofür?

Zu aufwändig Abrechnung zu erstellen und einen Bericht zu schreiben dieser Zeitaufwand ist nicht optimal für ehrenamtliche

Die Abrechnungsmodalitäten sind zu umständlich und viel zu bürokratisch. Die einzureichenden Unterlagen müssen meist nachträglich erhoben werden.

Man bekommt erst einen Zuschuss, und muss erst in Vorlage treten wenn die Ortsverkehrswacht kein Geld hatü können die Moderatoren auch erst später für ihre Tätigkeit entschädigt werden. Ärgerlich! Einige Programm Punkte werden auf Grund fehlender Mittel des Bundes nicht finanziert. So das sie zu Lasten der Ortsverkehrswachten gehen

Zu umständlich

teils ewige Wartezeit u. endlose u. nervige Diskussionen

Könnte einfacher gehen

Zu Aufwendig - Dauert zu lange - Welche Verkehrswacht kann es sich leisten im hohen Maße in Vorauslage zu gehen.. Selbst die Beantragung eines Vorschusses ist sehr bürokratisch... und kaum von Ehrenamtlichen zu leisten.

Wegen Kürzung der Zuschüsse und eigene hohe Ausgaben für Anmietung von Akti-  
onselementen

wie oben [für ehrenamtliche Tätigkeit zu umständlich und kleinlich]

Sehr hoher bürokratischer Aufwand

Zu umständlich!

Unsere Schatzmeisterin ist damit gar nicht zufrieden ( Einzelheiten bei ihr erfragen)

Guido Westerwelle bekam für 30 min leeres Gequatsche 25.000 € Exkanzler Schröder ein vielfaches, für den selben Seich. Wie sonst will man weiterhin Leute, Vortragende gewinnen, die auf eigene Kosten Ehrenamt hin oder her im Lande unterwegs sind? Da findet man nur ältere. Wi bringen einen gewissen Wert, der sollte sich auch darstellen.

aufwendig, kompliziert, viel Aufwand

teilweise Kürzung der Mittel, Fahrtkosten

zu aufwendig

Abrechnung manchmal zu umfangreich

Trotz aufwendiger Dokumentation erfolgt die Abrechnung erst nach mehreren Monaten

zu kleinlich, Platzmieten und zusätzl. Aktionen

dauert zu lange

sehr bürokratisch, oft sehr kleinliche Auslegungen

zu bürokratisch

**Tab. A10-34-Abre-e:** Aktive und pausierende AjF-Umsetzer, die DVW-Mitglied sind: Gründe Unzufriedenheit mit Abrechnung einer Veranstaltung; Alle Einzelnennungen (Teil 5 von 5)

Weil diese dem Aufwand bei Wind und Wetter nicht gerecht wird, wenn ich die 75€ bei KuV gegenüberstelle!

Ohne Antrag keine Entschädigung

Die Höhe ist nicht mehr zeitgemäß und es können zu wenig Moderatoren abgerechnet werden

Die Aufwandsentschädigung war früher bei 100 Euro und dies würde auch mehr der doch sehr anstrengenden Moderatorentätigkeit wieder entsprechen. Gerade die Tätigkeit als Moderator am Simulator erfordert ein hohes Maß an Sozialkompetenz und wird von der DVW nicht entsprechend gewürdigt.

die Arbeiten vorher und die Arbeiten nachher sowie den ganzen Tag auf der Veranstaltung tätig sein, das sind einfach zuviele Stunden

Für 80,00 Euro Aufwandsentschädigung noch Ehrenamtler für eine Veranstaltung zu finden, die mindestens 8 Stunden andauert, dies auch ohne zusätzliche Fahrtkostenentschädigung wird immer schwieriger.

Zu wenig

s.o. [Der Regelsatz ist auch für ehrenamtl. Engagement für einen Einsatztag recht bescheiden. Mit allen Auf- und Abbau-Tätigkeiten, den An- und Rückfahrzeiten sowie dem Einsatz des eigenen Autos kommt man gut und gern auf 10 - 11 Std. zeitl. Inanspruchnahme pro Aktionstag.]

Ist seit Jahren gleich geblieben, obwohl die Aufwände deutlich höher wurden.

für einen ganzen Tag inkl. aller Nebentätigkeiten zu wenig

Für den Aufwand, Laden der Materialien, Anfahrt, Aufbau, Durchführung, Abbau und Abfahrt. Dafür empfinde ich die Aufwandsentschädigung für zu gering.

Weil der Stundenlohn unter dem Mindestlohn liegt, wenn man die Zeit die man hierfür benötigt ansetzt.

Die Aufwandsentschädigung ist zu gering

Für aufgewendete Zeit zu wenig Geld

Die Leistung und Wichtigkeit des Wirkens steht nicht im Verhältnis zur Entschädigung. Wenn wir bei den Veranstaltungen von anderen Kollegen aus anderen Vereinen erfahren wie hoch ihre Entschädigung ist, und zwar bis zu dem Doppelten, ist das nicht sehr motivierend. Dadurch haben wir schon zwei gute Mitarbeiter an andere Organisationen verloren. Ich persönlich fahre bis zu einer halben bis 3/4 Stunde mit meinem eigenen PKW an den Veranstaltungsort, weil mein Wohnort nicht da liegt, wo die Gerätschaften sich befinden. Man sagt, das wäre in den 80 € enthalten, andere wohnen vor Ort und haben nicht diesen Aufwand und Kosten. Ich habe meine Teilnahme an den Aktionen dieses Jahr bereits sehr reduziert und werde es weiterhin tun, sollte die DVW weitere Einsparungen machen, zu Ungunsten der Moderatoren (und Verkehrswachten). Ich bin in der glücklichen Lage nicht darauf angewiesen zu sein.

Die vorgegebenen Aufwandsentschädigungen müssten höher ausgelegt werden, da es einen enormen Aufwand bei der Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung gibt.

aufgewendete Stunden stehen in keinem Verhältnis zur Aufwandsentschädigung

könnte mehr sein, für die aufgewendete Zeit

Aktuell gibt es eine Position für die Orga. Das hatte mir gefehlt.

s. vorhergehende Fragen. (nicht ausreichend für berufstätige, qualifizierte Moderatoren, die Urlaub nehmen müssen!

Freiwillige lassen sich von den Summen selten einbinden

Weil die Mittel im Jahr 2011 gekürzt wurden.

Der zeitliche Aufwand steht in keinem Verhältnis zur Aufwandsentschädigung. Es kommt zu erheblichen Umsatzeinbußen bei Gewerbetreibenden, welche diese Aktionen betreuen.

Meine Verkehrswacht setzt auch Moderatoren für eigene Aktionsgeräte bei anderen Verkehrswachten ein. Hier sind Einstzzeiten von mehr als 12 Stunden incl. Reisezeiten oftmals die Regel, im Einzelfall bis zu 14 Stunden. Eine AE von 80.- Euro ist dafür nicht ausreichend.

Vergleiche Zeitaufwand und Entschädigung

entfällt

zu gering

Zu gering!

Da ich eine Aufwandsentschädigung i.H. von 80,00€ für einen manchmal 14 Std. Tag bei Wind und Wetter unangemessen finde.

wurde bereits erklärt

Der Betrag wurde gekürzt von 100 Euro UF (= EURO:

zu gering um ein Anreiz zu sein, einen Tag Urlaub von der regulären Arbeit zu beantragen

Für ganztägige VA von mehr als 6 bzw. bis zu 10 Stunden vor Ort und Auf,Abbau, Annum Abfahrt könnte die Aufwandsentschädigung höher sein

Bei AjF VA von mehr als 6 Std. bis 10 Std. Plus Auf und Abbau sowie An und Abfahrt sehr hoher Aufwand

Bei VA von mehr als 6 Std. - 10 Std. Plus Auf- und Abbau sowie An-und Abfahrt sowie Transport sollte es eine Anpassung mit der Höhe von Aufwandentschädigungen geben

Eine ehrenamtliche Tätigkeit ist zwar auch gut, aber fest eingestelltes Personal ist zuverlässiger und braucht nicht jedesmal neu eingearbeitet zu werden.

Sehr hoher Zeitaufwand

Für Berufstätige ist es unwirtschaftlich freie Tage oder Urlaub einzusetzen. Mißverhältnis zwischen Zeitaufwand und Aufwandsentschädigung. Fahrtkosten und Verpflegung müssen aus der Entschädigung finanziert werden.

Der Aufwand und die Zeit stehen nicht im Verhältnis. Die Aufwandsentschädigung sollte hier nach oben angepasst werden.

Es ist egal wie lange die Aktion dauert, die gleiche Höhe der Aufwandsentschädigung Die Antragstellung und die Abrechnung sollte separat abgerechnet werden können, unabhängig von der Aktion selbst

Veranstaltungen bedürfen neben der Veranstaltungsdauer selbst eine hohe Anzahl von Vor- und nachbereitungsstunden u.a. Bewerbung der VA, Plakate aufhängen, Fahrten zur Veranstaltung. usw.

Weil die Bereitsstellung der Aufwandsentschädigungen sich hauptsächlich nur auf die Mitwirkung bei einem Projektbaustein und je eine Person bezieht. Die Praxis zeigt aber, dass mitunter mindestens zwei Ehrenamtliche notwendig sind.

Es gab in den ersten Zehn Jahren 100,00 € pro Moderator, die in der Finanzkrise auf 80,00 € gekürzt wurden. Die Finanzkrise ist längst vorbei und die 80 € nur noch 60 € wert. Deshalb haben viele Verkehrswachten auch Personalprobleme.

Mit Anfahrtszeit, Auf- und Abbau und Durchführung der Aktionen sind die Moderatoren oftmals 9-10 Stunden gefordert. Eine Erhöhung von 80,- auf 100,- € halte ich für angebracht.

Im Antragsformular wird der Punkt Organisation und Betreuung mit 80,00 € Aufwandentschädigung abgegolten. Dies ist ein sehr hoher Arbeitsaufwand der mit 80,00 € nicht dem eigentlichen Aufwand entspricht. Hier ist ein wesentlicher höherer Aufwand zur sicheren und in der Logistik erforderlicher Notwendigkeit gefordert.

Steigende Lebenshaltungskosten stehen nicht im Verhältnis zur Aufwandentschädigung.

Nur teilweise gedeckt

ohne Finanzelananreiz sind keine Moderatoren zugewinnen

Wir sind zufrieden, es müsste nur schneller gehen

mit Vor- und Nachplanung und dann ca 10-12 Stunden vor Ort am Projekttag sind 80 Euro nicht viel

teilweise in der heutigen Zeit etwas wenig

viel Arbeit für wenig Geld

Ich musste die Aufwandentschädigungen im Jahr 2017 halbieren, bzw. ganz streichen, da die Deckung durch die DVW wegen der rasanten Kürzung nicht mehr möglich war. Nur so konnte ich die Anzahl der Veranstaltungen halten.

Zu gering

in kleinen VW-Verb müssen wenige Leute mehrere Positionen besetzen und erhalten nur für eine Position eine Aufwandentschädigung. Meistens ist man bereits am Vortag und am Folgetag damit beschäftigt, Aktionselemente zu besorgen oder zurückzubringen. Dieser Zeitaufwand wird nicht berücksichtigt.

Für die Verantwortung mit LKW und Überschlagsimulator zum Veranstaltungsort zu fahren. Auf- und Abladen sowie Auf- und Abbau des Überschlags-simulators mit teilweise 10 Stunden Moderation für 80,- €. Ich fahre pro Jahr ca. 8000 km mit LKW

Veranstaltungen dauern vereinzelt bis zu 10 Stunden - dann sind 80 EUR meines Erachtens zu wenig.

Für einen Aktionstag des Projektes AjF werden i.d.R. ca. 10 Stunden angesetzt incl. Auf- und Abbau am Veranstaltungsort. Eine AE in Höhe von € 100,00 wäre hier angemessen.

**Tab. A10-34-Aufw-c:** Aktive und pausierende AjF-Umsetzer, die DVW-Mitglied sind: Gründe Unzufriedenheit mit Höhe der Aufwandentschädigung; Alle Einzelnennungen (Teil 3 von 5)

Für den Aufwand den wir vor Ort betreiben, so gerne wir es machen und so schön der Kontakt ist, werden doch immer wieder von ganz oben Steine in den Weg gelegt und komplizierte Abrechnungen/Veranstaltungsnachweise verlangt. Die ist ein zusätzlicher Aufwand und man könnte schon insgesamt ab 100 Euro Aufwandsentschädigung erwarten. Dazu komplette Steuerfreiheit.

Begrenzte Höchstförderung (auch wenn Einsatzzeit länger dauert), Gegenseitige Unterstützung anderer Verkehrswachten mit längeren Anfahrsstrecken werden als unwirtschaftlich bewertet und gestrichen. Eine Erhöhung für 8 Stunden (und teilweise mehr) Einsatzzeit wäre sicherlich attraktiver für die hohe Qualität, die die Moderatoren erfüllen müssen. Verhältnis KiS und AjF???

Passt nicht ansatzweise zu der geleisteten Arbeit und Zeit, die man eigentlich gerne investiert. In Zukunft logt man damit niemanden mehr hinter dem Ofenrohr hervor.

Teilweise decken diese kaum die Kosten vor allem wenn die Gesamtabrechnung noch gekürzt wird. Oft zahlen wir drauf...

Bezahlung nicht mehr zeitgemäß

Ein voller Tag ehrenamtliche Arbeit zu 80 Euro!!!

Die Vorbereitungen und der Stundenansatz sind doch sehr hoch und die Aufwandsentschädigung müßte erhöht werden.

Aufwand wird immer höher

Die verschiedenen Längen der Einsätze sollten auch verschiedene Aufwandsentschädigungsentgelte berücksichtigen. Ein Einsatz von 6 Std. Aktionszeit sollte anders entlohnt werden, als eine Aktionszeit von 8 oder mehr Stunden

wenn man gerade für Organisation und Vorbereitung, Nachbereitung, Abrechnung die Zeit nimmt könnte man schon überlegen es anders zu verteilen oder zu erhöhen bei diesem Zeitaufwand

Wir haben teilweise 1,5 Stunden Anfahrzeit und ca. 8 Stunden Arbeitszeit für 80 Euro das ist gering

Früher konnten 100 Euro abgerechnet werden, heute nur noch 80. Wir müssen bei jeder Veranstaltung Geld zuschiessen.

Ein ganzer Tag geht verloren

Je nach Länge der Veranstaltung, Anfahrt, Auf- und Abbauzeit ist es ein sehr langer anstrengender Tag.

80,-€/Tag sind für ein Tag der in der Regel mit Auf- u. Abbau 12 - 14h dauert schlicht sogar unter dem Mindestlohn.. Bis vor einiger Zeit waren es 100€ und wurden gekürzt was gerade nicht zielführend ist...

früher gab es pauschal 100,- € Aufwandsentschädigung, viele Moderatoren sind seit der Neuregelung 80,- € nicht mehr zu motivieren, da z.B. eine AJF mit An- und Abreise, Auf- und Abbau plus acht Stunden Einsatz gerne zwölf Stunden und mehr dauern kann

AjF Veranstaltungen laufen meist den ganzen Tag, hierfür müssen sich NICHT-Festangestellte der Verkehrswacht frei nehmen und haben Arbeitsausfall. Daher wird es wohl in absehbarer Zeit schwieriger werden, Personen zu finden, die sich in ihrer Freizeit für Verkehrssicherheit für andere einsetzen

Da ich gewerbetreibend bin, habe ich bei der Betreuung eines Infostandes (2 x jährlich) einen Gewinnausfall von ca. 450,- €, deshalb finde ich die Aufwandsentschädigung in der jetzigen Höhe zu gering!

Es gibt 80 €; Die Veranstaltung dauert ca. 8 Std. An einem Aktionstag ist man meistens von 6°°-18°° unterwegs.

Nicht mehr zeitgemäß. Für ein Würstchen im Brötchen und eine Dose Cola hatte man einst Sanitätsdienst auf Festen gefeiert. Es ist Freizeit, Zeit Wege die man auf sich nimmt.

meistens okay, oft mit Fahrtzeit verbunden und dann kommt man schon mal auf deutlich über 10 Stunden

Ehrenamtliche leisten viele Stunden in Vorbereitung und Durchführung, Aufwandsentschädigung war früher höher!

Da für die Vorbereitung und Durchführung ein enormer Zeitaufwand erforderlich ist und die Kosten für Benzin und Ähnliches ständig steigen. Alles in Allem wird der Aufwand damit NICHT entschädigt.

Ein Aktionstag ist mit einer erheblichen ehrenamtlichen Anzahl von Vor- und Nachbereitungsstunden verbunden. Hinzu kommen die Stunden am Veranstaltungstag selbst sowie die Fahrt zur Veranstaltung und wieder zurück. Bei einer 8 stündigen Veranstaltung plus Fahrtweg hin und zurück kommen oftmals mehr als 10 Stunden zusammen. Ergänzend dazu können durch die Ehrenamtlichen während der Veranstaltung kaum Pausen gemacht werden, da der Andrang bei den Aktienselementen oftmals so groß ist und kein Teilnehmer abgewiesen werden soll.

im Großen und Ganzen schon. Aber bei 80,-- Euro auch noch die Verpflegung usw. selbe zu bezahlen, ist wenig Attraktiv. Das war bei 100,-- Euro schon besser

Die Aufwandsentschädigung ist zu niedrig

Seit Jahrzehnt keine Anpassung. Bei den Moderatoren ist weitestgehend noch eine hohe ideelle Reserve vorhanden. Beim Nachwuchs = Jüngere bleibt dies abzuwarten. Preise für Essen und Trinken bei Außenveranstaltungen hoch. .

die Aufwandsentschädigung entspricht nicht dem finanziellen Aufwand für einen Urlaubstag, neben dem Engagement macht man finanziellen Verlust

**Tab. A10-34-Aufw-e:** Aktive und pausierende AjF-Umsetzer, die DVW-Mitglied sind: Gründe Unzufriedenheit mit Höhe der Aufwandsentschädigung; Alle Einzelnennungen (Teil 5 von 5)